

Medforsikring under forsikring av mobile offshoreinnretninger

En fremstilling av medforsikringsreguleringen i Den Nordiske
Sjøforsikringsplan 2013, versjon 2016.

Kandidatnummer: 516

Leveringsfrist: 25. november 2015

Antall ord: 17974



INNHOLDSFORTEGNELSE

1	DEL 1: INNLEDNING	1
1.1	Tema og problemstilling	1
1.2	Rettskildene	2
1.3	Avgrensninger og den videre fremstilling	3
2	DEL 2: KONTRAKTENE.....	4
2.1	Forsikring av mobile offshoreinnretninger under den Nordiske Sjøforsikringsplanen av 2013, versjon 2016	4
2.1.1	Den Nordiske Sjøforsikringsplan	4
2.1.2	Offshoreforsikring under den Nordiske Sjøforsikringsplan av 2013	6
2.1.3	Den forsikrede interesse under NSPL kapittel 18	8
2.1.4	Den materielle dekning	10
2.1.5	En forsikring tilpasset den ekstraordinære risiko	12
2.2	Standardkontraktene i maritime offshorevirksomhet	13
2.2.1	Innledning	13
2.2.2	Fartøytjenestene.....	14
2.2.3	Kontraktperioden	16
2.2.4	Vederlagsberegningen	18
2.2.5	Ansvar og forsikring regulert i offshorekontraktene.	18
2.2.6	Knock for knock-prinsippet	20
2.2.7	Forsikringsreguleringen i offshorekontraktene.	22
3	DEL 3: MEDFORSIKRING AV ANDRE TREDJEMENN UNDER OFFSHOREFORSIKRING	24
3.1	Innledning	24
3.2	Bakgrunn og anvendelse	25
3.3	Tredjemannsinteressen i offshoreforsikring	26
3.4	De medforsikrede under kapittel 18	28
3.4.1	Utgangspunkter	28
3.4.2	Kretsen av medforsikrede under «waiver of subrogation»-klausulen	28
3.4.3	Kretsen av medforsikrede under medforsikringsklausulen.....	30
3.5	Tredjemannsdekningen mens forsikringsavtalen løper.	32
3.5.1	Medforsikredes rett til opplysninger om forsikringsforholdet	32
3.5.2	Medforsikredes rett på varsler	33
3.6	Medforsikredes stilling ved inntruffet forsikringstilfelle.....	35
3.6.1	Innledning	35

3.6.2	Medforsikredes rett til forsikringsutbetaling.....	36
3.6.3	Medforsikredes dekning av «value interest».....	36
3.6.4	Medforsikredes dekning av «liability interest».....	37
3.6.5	Subsidiaritetsklausulen	37
3.7	Medforsikredes vern mot assurandørens innsigelser.....	38
3.7.1	Medforsikredes opplysnings- og omsorgsplikter	38
3.7.2	Identifikasjon med forsikringstagerens, eller andre sikredes brudd på omsorgs- og opplysningspliktene	39
3.8	Regressbeskyttelsen ved inntruffet forsikringstilfelle	40
3.8.1	Innledning	40
3.8.2	Forholdet mellom regressfraskrivelsesklausuler og Planens regulering av assurandørens regress mot skadevoldende tredjemann	41
3.8.3	Forholdet mellom medforsikringsreguleringen og «waiver of subrogation»-klausulen	42
3.8.4	«Waiver of subrogation»-klausulen - en aksept av absolutt regressfraskrivelse?	44
3.8.5	Hensynet til leverandøren som bakgrunn for en «waiver of subrogation»	45
4	LITTERATUR, LOVER, RETTSAVGJØRELSE OG ARTIKLER	47
4.1.1	Litteratur	47
4.1.2	Rettsavgjørelser	47
4.1.3	Artikler	48
4.1.4	Lovregister	48
4.1.5	Avtaler	49
4.1.6	Forarbeider	49
4.1.7	Øvrige kilder	50

1 DEL 1: Innledning

1.1 Tema og problemstilling

Tema for denne avhandling er medforsikring av andre tredjemenn under forsikring av mobile offshoreinnretninger. Mobile offshoreinnretninger er en samlebetegnelse på spesialiserte fartøy og innretninger benyttet i tilknytning til petroleumsindustrien. Risikoen for at det kan oppstå skader og tap ved offshorevirksomhet er stor, og tapene som oppstår kan potensielt bli meget store. Som en følge av dette har man utviklet egne kontraktsreguleringer innenfor virksomheten, og partene i forsikringsmarkedet ble nødt til å utvikle egne forsikringsvilkår for petroleumsvirksomheten som ivaretok partenes interesser i et oljeforsikringsmarked med tilstrekkelig kapasitet og dekning. De maritime tjenester har siden begynnelsen på 1970-tallet fått en stadig viktigere rolle i alle faser av petroleumsutvinningen, og det har parallelt utviklet seg en egen forsikringsbransje innen «oljeforsikring» på bakgrunn av de ekstraordinære risiko knyttet til petroleumsvirksomhet og de enorme tap som kan oppstå. Det benyttes et stadig større antall spesialiserte skip og innretninger offshore, og man utviklet forsikringsstandarter spesielt tilpasset de ulike maritime offshore fartøy og innretninger.¹ Tema for denne oppgave er å se på tredjemannsdekning av andre tredjemenn enn panthavere under offshoreforsikringen inntatt i Den nordiske sjøforsikringsplan av 2013, versjon 2016 kapittel 18 («Planen»).

De mobile offshoreinnretninger benyttes i petroleumsutvinningen gjennom kontrakter tegnet med operatøren på oljefeltet. Risikoen for at det kan oppstå skader og tap i forbindelse med virksomheten er stor, og tapene som oppstår kan potensielt bli enormt store. Dette har ført til at man innenfor maritim offshorevirksomhet nøyte fordeler den risiko for skader og tap som måtte oppstå. Den tapsfordelingsmodell som vanligvis benyttes kalles «knock for knock», og i tillegg til å plassere risiko vil et viktig element i denne regulering være forsikringsdekningen. Rederen vil som leverandør i offshoreindustrien pålegges å forsikre sin risiko, samtidig som operatøren skal gis tredjemannsrettigheter under forsikringsavtalen. Dette har skapt behov for spesielle offshoreforsikringsvilkår hvor tredjemannsdekningen er tilpasset de underliggende maritime offshorekontrakter.

Formålet med avhandlingen vil være å redegjøre oppgavens overordnede problemstilling som er for tredjemannsdekningen under forsikring av mobile offshoreinnretninger i Planens kapittel 18. Det vil være nødvendig å se på samspillet mellom de kontrakter redere inngår med operatøren i den maritime offshoreindustri, og forsikringsvilkårene i Planen. Operatørens rettigheter under leverandørens rederforsikring vil reguleres i offshorekontraktenes ansvars- og

¹ Se Norges Rederiforbunds rapport 2014, «Norske offshorerederier - skaper verdier lokalt, vinner globalt».

forsikringsregulering og danner grunnlaget for tredjemannsinteressen under forsikringsavtalen. Det vil derfor redegjøres for i hvor stor grad de underliggende kontraktens ansvars og forsikringsregulering er ivarettatt gjennom forsikringsvilkårene i Planens § 18-1 (i).

1.2 Rettskildene

Utgangspunktet i norsk rett er at forsikringsavtaler reguleres av Forsikringsavtaleloven av 16. juni 1989 nr. 69. Loven er imidlertid deklarasjonslovgivning for sjøforsikringsavtaler, det følger av lovens § 1-3 at ved enkelte typer skadeforsikring kan partene fritt avtale seg bort fra forsikringsavtaleloven. Dette unntaket gjelder forsikringsavtaler knyttet til forsikring i større næringsforsikring, og forsikring knyttet til registreringspliktige skip er blant et av disse unntakene.² Formell lov spiller som en konsekvens av dette ingen sentral rolle som rettskilde innenfor sjøforsikring.³

Den Nordiske Sjøforsikringsplan av 2013 er den sentrale kilde innen norsk sjøforsikring. Planen ble for første gang introdusert i 1871, og er blitt endret en rekke ganger etter det, siste revisjon vil være gjeldende fra 1. januar 2016. Avhandlingen bygger på Planens 2013, versjon 2016. Planen er et «agreed document» som dekker de praktiske sjøforsikringsarter for skip og innretninger som ikke omfattes av FALs preseptoriske regler. Til sjøforsikringsplanen har man også omfattende utarbeidede motiver som sammen med planteksten skal ansees som et integrert hele.⁴ Motivene skal også tillegges større vekt enn lovforarbeider tillegges ved alminnelig lovtolkning.⁵

Det foreligger lite rettspraksis som berører problemstillinger knyttet til medforsikring innenfor offshoreforsikring. Dette skyldes først og fremst at tvister løses ved voldgift, og at tvister av den grunn sjelden kommer opp i norske domstoler. Dette har medført at Høyesterett i svært liten grad har berørt spørsmål knyttet til medforsikring og de maritime offshorekontrakter. Det vil i avhandlingen trekkes frem noen få relevante dommer.

² Jf. FAL. § 1-3. Unntaket for sjøforsikring følger av § 1-3 (c) og omfatter forsikringsavtaler knyttet til skip i næringsvirksomhet hvor det benyttede skip er registreringspliktige etter sjølovens § 11. Når det kommer til skadelidtes stilling ved ansvarsforsikring kan man likevel ikke avtale seg bort fra forsikringsavtalelovens regler Jf. § 1-3 (c), jf. § 7-3.

³ I de tilfeller hvor en avtale ikke inneholder en uttrykkelig regulering vil det likevel være relevant å trekke inn Forsikringsavtalelovens reguleringer som et moment i rettsanvendelsen.

⁴ Jf. NSPL 2016 mot. del 1, s. 14

⁵ Jf. NSPL 2016 mot. del 1, s. 14.

Av juridisk teori er det lite som er skrevet om medforsikring de siste tiår. Om Den nordiske sjøforsikringsplan er det skrevet mer, og om ansvarsreguleringen i de maritime offshore-kontrakter foreligger det også mye relevant teori. Lite er likevel skrevet etter den nye Nordiske Sjøforsikringsplan ble vedtatt og det nye kapittel 18 ble formulert. Juridisk teori som er ansett relevant, også etter de siste revisjoner, er likevel tillagt vekt i denne avhandling.

1.3 Avgrensninger og den videre fremstilling

Det vil i avhandlingens del 2 gis en presentasjon av kontraktene som er relevant for oppgavens problemstilling. Først vil det gis en presentasjon av Den nordiske sjøforsikringsplanen, med hovedvekt på vilkårene for forsikring av mobile offshoreinnretninger i kapittel 18. Der nest vil det gis en presentasjon av hovedtrekkene ved reguleringen i de maritime offshore-kontrakter. Formålet med presentasjonen er å redegjøre for de spesielle reguleringer innenfor denne kategori kontrakter samt presentere ulike kontraktstyper. En presentasjon av «knock for knock»-prinsippet er også nødvendig før den videre behandling av tredjemannsdekning under kapittel 18.

I avhandlingens del 3 vil det redegjøres for medforsikringsdekningen under Planens kapittel 18. Fremstillingen vil behandle annen tredjemannsdekning, og det avgrenses mot panthavers medforsikringsdekning. Bakgrunnen for denne avgrensning er at det er andre tredjemenns medforsikringsdekning som er gitt spesiell regulering i Planens kapittel 18, mens panthavers medforsikringsdekning vil reguleres av de generelle reguleringer i kapittel 7.

2 DEL 2: Kontraktene

2.1 Forsikring av mobile offshoreinnretninger under den Nordiske Sjøforsikringsplanen av 2013, versjon 2016

2.1.1 Den Nordiske Sjøforsikringsplan

De norske sjøforsikringsvilkår, med unntak av P&I og vareforsikring, finner man i den Nordiske Sjøforsikringsplan av 2013 («Planen»). Planen er et «agreed document»⁶ utarbeidet av representanter fra redersiden, sjøforsikringsassurandørene og dispasjørene. Ved at partene som skal benytte standardvilkårene har deltatt i utarbeidelsen for Den Nordiske Sjøforsikringsplan, får man en standard som fremstår som nøytral og balansert. Planen er et resultat av den avtalefrihet som følger av Fal § 1-3 (2) (c)⁷, som hjemler et unntak fra forsikringsavtalelovens reguleringer først og fremst for forsikringsavtaler knyttet til forsikring i større næringsforsikring, og forsikring knyttet til registreringspliktige skip er et av disse unntakene.⁸ Unntaket fra forsikringslovgivningen har gjort at partene har hatt frihet til å utvikle en sjøforsikringsplan som i dag har ledende posisjon i det norske sjøforsikringsmarkedet. Planen er den foretrukne standard, og partene har gjennom forhandlingene forpliktet seg til å benytte de vilkår man har blitt enige om, uten at det kan sies å foreligge noen rettslig plikt til anvendelse. Kaasen drøfter justeringsadgangen i «agreed document» i sin fremstilling av NF 05 og uttaler at «vilkårene er ofte et uttrykk for kompromisser, som ikke fritt bør kunne plukkes fra hverandre.»⁹ Planens vilkår vil ikke få anvendelse med mindre den er inkorporert i den konkrete forsikringsavtale, men har partene tegnet en avtale på Planens vilkår vil det normalt foretas kun mindre individuelle endringer av den fremforhandlede standarden.

Nordiske Sjøforsikringsplan fra 2013 er den sist vedtatte standardkontrakt, og en revidert versjon vil tas i bruk fra 1. januar 2016. Den gjeldende Planen baserer seg i stor grad på de tidligere sjøforsikringsplaner og er i stor utstrekning bygget på den foregående plan fra 1996, versjon 2010.¹⁰ Revisjonsarbeidet har vært viktig for å oppdatere Planen i henhold til forsikringslovgivning, tilpasse internasjonaliseringen av forsikringsmarkedet, og den alminnelige utvikling i næringen. Inntil versjonen i 2013 gjaldt Planen i utgangspunktet som norske vilkår. Gjennom et samarbeid mellom representanter fra de nordiske landene fikk man utarbeidet en felles nordisk standard som omfatter alle sjøforsikringsarter praktisk for skip og innretninger.

⁶ jf. Falkanger (1997), s. 290, og Erlend Haaskjold (2002), s. 166 med videre henvisninger.

⁷ Lov om forsikringsavtaler av 6. juni 1989 nr. 69

⁸ Jf. FAL. § 1-3 (c).

⁹ Se Kaasen (2006), s. 34.

¹⁰ Den første standard for norsk sjøforsikring ble publisert i 1871 og har blitt revidert med 10-30 års mellomrom.

P&I-forsikringen ble utelatt fra sjøforsikringsplanen under revisjonen i 1996 og er i dag ikke en del av den nordiske sjøforsikringsplanen. De to P&I-assurandørene Gard og Skuld forsikret ikke lenger under sjøforsikringsplanens vilkår, og det internasjonale samarbeidet med andre P&I-assurandører gjorde det lite heldig å inkludere regulering av rederens ansvarsforsikring under Planen.¹¹

Planen har likhetstrekk med ordinær deklarasjonslovgivning, noe som gjør at det kan karakteriseres som en form for privatlovgivning.¹² For det første har tilblivelsesprosessen likhetstrekk med den man finner ved alminnelig lovgivningsprosess. Forut for vedtakelsen av vilkårene har man en forhandling, og utarbeidede utkast sendes ut på høring til relevante grupper interessenter. For det andre er det også likhetstrekk ved den strukturelle form forsikringsvilkårene er gitt, og den ordinære deklarasjonslovgivning. Denne likheten knytter seg både til oppbygningen av Planen, og utformingen av de individuelle klausuler som har større likhetstrekk med tradisjonell lovgivning enn ordinære standardkontrakter.¹³

Til Planen foreligger det også offentliggjorte skriftlige motiver som er meget omfattende. Planen inneholder ingen direkte henvisning til motivene, men i § 1-4 er deres betydning som tolkningsfaktor er forsøkt definert og motivene omtales som en fundamental og essensiell del av den standardkontrakt Planen som helhet utgjør. Det uttales også at motivene skal tillegges større vekt ved tolkning enn man normalt gir lovforarbeider, og det er flere forhold ved planens motiver som er med på underbygge denne presisering. Motivene er utfyllende og viser resultatet av plankomiteens arbeid og revisjon og de vil derfor kunne belyse den subjektive fellesforståelse av forsikringsvilkårene partene har utarbeidet. De er en «integrert» del av planens vilkår ved at de viktige prinsipielle regler er uttrykt i planens ordlyd og motivene forklarer og gir detaljene.¹⁴ Også det faktum at motivene er offentliggjort og dermed gir aktørene i markedet enkel tilgang til teksten gjør at det i større grad kan forutsettes at de også er fortrolige med motivenes innhold. Skulle det i noe tilfelle være motstrid mellom Planens ordlyd og motivene er det likevel klart at planteksten skal gå foran. I praksis det klart at domstolene anerkjenner motivene som en relevant tolkningsfaktor ved tolkning av Planens vilkår. Det er flere eksempler på saker som har vært oppe for norske domstoler og deriblant ND 1998 s. 216 hvor Høyesterett tilslutter seg uttalelsene i Planens motiver om hvilke betydning motivene skal tillegges ved tolkning og det som er sagt i juridisk teori. Også i Høyesterettsdommen ND 1990 s. 194 ble motivene referert til som en relevant tolkningsfaktor når man skulle avgjøre gyldigheten av de avtalte objektive usjødiktighetsregler.

¹¹ CEFOR 2015, s. 111 og Bull (2004), 22-23.

¹² Jf. Wilhelmsen og Bull (2007) s. 29.

¹³ Ibid.

¹⁴ Se Falanger (1997), s. 293.

Sjøforsikringsplanens reguleringer vil ikke være bindende for partene med mindre standarden er referert til i forsikringskontrakten¹⁵. Relevant for tema i denne avhandling er Planens vilkår for forsikring av mobile offshoreinnretninger i kapittel 18 og reguleringen av medforsikredes stilling under Planens vilkår. Det vil i den videre fremstilling dermed gis en presentasjon av offshoreforsikringens innhold og omfang. Det er nødvendig med en slik innføring før medforsikringsspørsmålet ved forsikring av mobile offshoreinnretninger drøftes i del 3.

2.1.2 Offshoreforsikring under den Nordiske Sjøforsikringsplan av 2013

Da leteaktiviteten på norsk sokkel skjøt fart på 1970-tallet åpnet dette et nytt forretningsområde for norske forsikringsselskap. På noen tiår har norske offshorerederier utviklet verdens mest avanserte og verdifulle offshoreflåte som deltar i maritime operasjoner gjennom hele oljeindustriens verdikjede.¹⁶ Dette skapte behov for tilpasset forsikringsregulering og det utviklet seg derfor en egen forsikringsbransje innen «oljeforsikring».¹⁷ Avgrensningen av bransjen i forhold til sjøforsikring og annen industriforsikring var usikker, men det utpekte seg noen karakteristiske trekk ved «oljeforsikring» sammenlignet med annen forsikringsvirksomhet¹⁸. Forsikringen skal for det første dekke en næring utsatt for stor risikoeksponering, hvor faren for å forårsake en ulykke ved gjennomføring av arbeidet er større enn ved landbasert industri eller tradisjonell sjøtransport. Risikoen knytter seg særlig til faren for katastrofer og storulykker som kan føre til betydelig ansvar for tap og skader. Videre er det også karakteristisk for oljeforsikringen at de interesser som forsikres er av stor verdi, slik at gjenkjøpsverdien ved tap eller skade blir meget høy.

Det har siden begynnelsen skjedd en betydelig teknologisk utvikling som har forflyttet petroleumindustrien offshore, til dypere vann og mer usikre områder med utfordrende værforhold. Samtidig er risikoen for brann og eksplosjon nærliggende ettersom råstoffet som utvinnes er meget brennbart og behandles under høyt trykk og temperatur. Plassering og utformingen av anleggene som benyttes øker også risikoen for omfattende skader eller totaltap. Partene i forsikringsmarkedet utviklet som en følge av dette egne forsikringsvilkår for petroleumsvirksomheten, som ivaretok partenes interesser i et oljeforsikringsmarked med tilstrekkelig kapasitet og dekning. De maritime tjenester har siden begynnelsen på 1970-tallet fått en stadig

¹⁵ Jf. Wilhelmsen og Bull (2007), s. 31

¹⁶ Se Norges Rederiforbunds rapport 2014, s. 4-8.

¹⁷ «Oljeforsikring» er et begrep benyttet ved omtale av all form for forsikring innenfor petroleumsvirksomhet, inkludert faste og mobile innretninger. Se som eksempel Imsland (2009), «*Norsk oljeforsikring - I et forsikringshistorisk perspektiv*».

¹⁸ Bull (1988) s. 418.

viktigere rolle i alle faser av petroleumsutvinningen. Med et stadig større antall spesialiserte skip og innretninger offshore ble det tidlig behov for forsikringsstandarder spesielt tilpasset de maritime offshorefartøy og innretninger.¹⁹

For forsikring av mobile boreplattformer fikk man «Norske vilkår for kaskoforsikring av borefartøyer» allerede i 1974/75, som bygget på Planens vilkår med norsk rett som bakgrunnsrett. Dette var en kaskoforsikring utarbeidet av Norsk Oljeforsikringspool, opprettet av sju norske forsikringsselskaper og fire assurandørforretninger i 1972 for å tilby forsikring av installasjoner til sjøs. Kaskoforsikringen ble tilbudt i samarbeid med sjøforsikringsselskapene Gard og Skuld sin utvidede ansvarsforsikring. Ved revisjonen av Planen i 1996 ble det inntatt et nytt kapittel 18 som bygget på standardvilkårene CEFOR «Rig Form No. 1» og motivene til de overnevnte «NVKB». Vilkårene fra standardkontrakten ble inkorporert i Planen og tilpasset Planens øvrige reguleringer. Kapittel 18 erstattet den tidligere «Rig Form No.1» og skulle først og fremst benyttes for forsikring av fartøyer og andre flyttbare installasjoner offshore benyttet til undersøkelse, utnytting og lagring. Under revisjonen av Planen 2013 fant partene det nødvendig med en endring og utvidelse av offshoreforsikring under Planen kapittel 18. Kapittelet ble skrevet om, og viktige materielle endringer gjort. Planens kapittel 18 i 2013-versjonen, og med de endringer som følger av revisjonen i 2016, har som formål å inneholde en fullstendig forsikringsdekning for offshoreinnretninger

Kapittelet ble bygget opp etter Planens modell. I tillegg til de generelle bestemmelser i kapittel 18 del 1, ble Planens kapittel 10-13 om kaskoforsikring inntatt i del 2, totaltapsforsikringsbestemmelsene i kapittel 14 inntatt i kapittel 18 del 3, og planens kapittel 16 om tidstapforsikring ble inkorporert i kapittel 18 del 4. Formålet var å inkorporere alle relevante bestemmelser, og for de deler man ikke direkte innførte i kapittel 18 ble det referert til de alminnelige regler i Planen. Kapittelet ble mer omfattende og søkte å ivareta offshorerederens og assurandørens interesser under offshoreforsikring, og utarbeide en standard. Ved revisjonen 2016 er kapittelet ytterligere utvidet, og arbeidet med å inkludere alle relevante bestemmelser for de ulike typer forsikring er fullført.²⁰ Del 5 ble utvidet til å inneholde alle bestemmelser i Planens kapittel 15 om krigsforsikring, med endringer tilpasset krigsforsikring av mobile offshoreinnretninger. Byggerisikoforsikring i overensstemmelse med Planens kapittel 19 ble inntatt i del 6. I tillegg til de inkorporerte bestemmelser ble det også gjort enkelte endringer i § 18-1 for å tilpasse de nye bestemmelser inntatt i kapittel 18 del 6 og en endring i reglene om farefelt i § 18-1 (h). Kapittel 18 inneholder etter den siste revisjonen ingen kryssreferanser til Planens øvrige bestemmelser, med unntak av § 18-1 som inneholder de alminnelige regler om forsik-

¹⁹ Se Norges Rederiforbunds rapport 2014, s. 6-7.

²⁰ Jf. NSPL 2016 mot. Del 4 s. 62.

ringens omfang. Bestemmelsen viser til Planens del 1 kapittel 1-9. Disse generelle vilkårene vil fungere som «bakgrunnsrett» også for forsikring av mobile offshoreinnretninger med mindre reguleringen er uttrykkelig fraveket eller endret i § 18-1.²¹ Vilkårene for medforsikring av andre tredjemenn er for offshoreinnretninger regulert i § 18-1 (i) og må derfor utfylles med de generelle regler i kapittel 8.

Medforsikring under forsikring av mobile offshoreinnretninger er regulert i § 18-1 (i). Før det gis en fremstilling av medforsikringsreguleringen er det hensiktsmessig å gi en kort fremstilling av forsikringens anvendelsesområde og generelle bestemmelser med de endringer som er gjort ved revisjonen 2016. Den risikoeksponering petroleumsvirksomheten offshore innebærer, kommer til uttrykk gjennom spesielle reguleringer i kapittel 18 hvor assurandørens ansvar begrenses gjennom unntak fra, og særreguleringer av Planens generelle del 1, og de ulike typer forsikringer spesielt utarbeidet for mobile offshoreinnretninger. Medforsikredes rettigheter under forsikringsavtalen er begrenset til de rettigheter som følger av den opprinnelige forsikringsavtale og det er derfor hensiktsmessig å begynne i §18-1 med en kort fremstilling av reglene og de endringer som er gjort ved revisjonen i 2016.

2.1.3 Den forsikrede interesse under NSPL kapittel 18

Mangfoldet av fartøy og innretninger som benyttes i den maritime offshorevirksomheten er stort. Til operasjonene kreves ulike skip og innretninger, som enten spesialiserer seg på enkeltoperasjoner eller, som de fleste skipene, kan utføre en rekke ulike operasjoner.²² Et relevant spørsmål er da hvilke innretninger som kan forsikres under Planens kapittel 18, og hvilke utstyr som også omfattes av forsikringsavtalen.

Hvilke fartøy og innretninger som kan forsikres under kapittel 18 er ikke uttrykkelig fastsatt i Planen. I overskriften og gjennomgående i kapittel 18 benyttes begrepet «mobile offshoreinnretninger», men uten at det gis noen definisjon av begrepet. Definisjonen av «mobile offshoreinnretninger» er overlatt til praksis, men det sies i motivene at ordlyden skal forstås slik at både skip og innretninger er omfattet. Det presiseres også at det er uten betydning om den forsikrede interesse faller utenom det tradisjonelle skipsbegrepet noe som gjør at også bore-rigger uten karakteristiske skipsegenskaper kan forsikres under Planens kapittel 18. Frem til revisjonen av Planen i 2013 var det et krav at det måtte fremgå av polisen at forsikringen var tegnet i henhold til kapittel 18.²³ Dette fant man at det ikke lenger var behov for da det i dag innen maritime tjenester er etablert et tydelig skille mellom tradisjonell skipsfart og de fartøy

²¹ Jf. NSPL 2016 mot. Del 4 s. 62

²² Se Norges Rederiforbunds rapport 2014, s. 6.

²³ Se NSPL 1996, § 18-1.

og innretninger som i dag benyttes i de maritime offshoretjenester. Resultatet av endringen i planens vilkår er dermed at det ikke lenger kreves eksplisitt avtale om forsikring under kapittel 18. I stedet skal det i dag presumeres at reglene i kapittel 18 kommer til anvendelse dersom partene ikke uttrykkelig har avtalt noe annet. Partene i forsikringsmarkedet kjenner i dag den risiko som knytter seg til den offshorevirksomhet, og det forutsettes at alle finner det hensiktsmessig med en offshoreforsikring fremfor ordinær sjøforsikring. Ønsker de andre vilkår må dette fremgå av forsikringskontrakten²⁴

Forsikringen omfatter som utgangspunkt den mobile offshoreinnretning som er navngitt i forsikringsavtalen. Det omfatter i tillegg til innretningens skrog og overbygg også innretningens maskiner, utstyr, anlegg og reservegjenstander, jf. § 18-2 (b), nr. 1. Dette gjelder uavhengig av om utstyret befinner seg om bord på den mobile offshoreinnretningen, over eller under vann, eller i borchullet.²⁵ Et vilkår for dekning under forsikringsavtalen er likevel at utstyret må være tilhørende «sikrede», eller lånt, leiet eller kjøpt med påhefte av salgspant eller tilsvarende heftelse.²⁶ Bakgrunnen for denne avgrensningen er at det utstyr som befinner seg om bord, og benyttes i de maritime offshoretjenester, vil ha ulike eiere i de forskjellige kontrakter. En slik opplisting er hensiktsmessig da partene slipper å liste opp eierskap for hver kontrakt, og man knytter det i stedet til en bestemt gruppe og avgrenser eierinteressen til eiet, lånt, eller kjøpt med påhefte av salgspant. At partene har fastsatt dette i standardkontrakten gjør dermed at man unngår individuelle forhandlinger, men skulle det være behov for individuelle tilpasninger vil det alltid kunne foretas individuelle endringer. I tillegg til det overnevnte utstyr vil også bunkers og smøreolje være omfattet.²⁷

Av det utstyr som omfattes av § 18-2 første ledd (a) til c er fire grupper gjenstander uttrykkelig unntatt fra forsikringsdekningen.²⁸ I første gruppe er «forsyninger, maskin- og dekkrekvisita og andre gjenstander bestemt til forbruk» og i andre gruppe er helikoptre uttrykkelig unntatt. Bakgrunnen for unntaket er at disse grupper gjenstander normalt vil dekkes av annen forsikring tegnet spesielt for gjenstanden, og at det på bakgrunn av det ikke vil være noe behov for dekning under Planen. Neste gruppe gjenstander som ikke omfattes av § 18-2 er regninger, planer, spesifikasjoner og journaler. Bakgrunnen for dette unntaket er at den informasjonen de inneholder kan være av stor økonomisk verdi, men som kan være vanskelig for partene å enes om verdien av og dermed vanskelig kan forsikres. Muligheten for å overføre viktig informa-

²⁴ Jf. NSPL 1996 mot. s. 58 og NSPL 2016 mot. del 4, s. 63

²⁵ NSPL 2016, § 18-2 (b), nr. 2.

²⁶ Jf. NSPL 2016 § 18-2 første ledd, (b), nr. 1

²⁷ Jf. NSPL 2016 § 18-2 første ledd, (c). Dette avsnittet ble inntatt ved 2016-revisjonen av Planen, og bestemmelsen er nå i overensstemmelse med Planens § 10-1 (1) c.

²⁸ jf. NSPL 2016 § 18-2 annet ledd (a)-d, med tilhørende motiver; NSPL 2016 mot. del 4 78-79.

sjon til landsiden og lagre digitalt gjør også at det er et begrenset behov for å forsikre dokumentene om bord på fartøy eller innretning.²⁹ Den siste gruppen som er unntatt er miniubåter og fjernstyrt undervannsutstyr under operasjon. Miniubåter og fjernstyrt utstyr er i utgangspunktet omfattet av forsikringen ved å være utstyr tilknyttet den mobile offshoreinnretning, men det er funnet mest hensiktsmessig at dette utstyret ved undervannsoperasjoner er dekket av en separat forsikring. Det er ikke noe krav om at gjenstanden må være fjernet fra innretningen for å innfri vilkåret om å være under operasjon. Det er tilstrekkelig at arbeidet i forbindelse med oppdraget er påbegynt.³⁰

Av Planens § 18-3 foreligger det dekning for noen grupper gjenstander som ikke oppfyller vilkårene i § 18-2. For utstyr som blir fjernet fra den mobile offshoreinnretning er det gitt egen regulering i § 18-3, og dekningen vil da begrenses av vilkår knyttet til hvor gjenstanden har blitt flyttet og årsaken til flyttingen.³¹ Videre er det gitt spesiell regulering av oppbevaring av utstyr som er fjernet fra den mobile innretning uavhengig av årsak og tid jf. § 18-3 (a) tredje ledd. Det avgjørende for slik dekning vil være om gjenstanden tilhører den forsikrede innretning, men det vil foreligge begrensninger i forsikringssum og en forhøyet egenandel for denne gruppen gjenstander. Videre er ankerutstyr og anker gjenstander som er omfattet etter § 18-3 (b) og såkalte «blowout preventers» (BOP) omfattet etter § 18-3 (c) med de begrensninger som følger av ordlyden. Til slutt er også noe undervannsutstyr omfattet benyttet i forbindelse med den mobile innretningen, og ikke forsikret under en separat forsikringssum.

2.1.4 Den materielle dekning

Det er forsikringsavtalen inngått mellom forsikringstager og assurandøren som ligger til grunn for de sikredes rettigheter. Etter å ha definert hva som er den forsikrede gjenstand er det derfor nødvendig å gi en fremstilling av «offshoreforsikringens» materielle dekning. Forsikringens omfang reguleres av forsikringens objektive dekningsfelt bestående av fire elementer.

Det første element er hvilke risikobegivenheter eller farer vedkommende forsikring gir vern mot, forsikringens farefelt. For offshoreforsikring gjelder i utgangspunktet den samme regulering av farefeltet som for den øvrige regulering i Planen, men det er inntatt en spesiell begrensning for forsikring av mobile offshoreinnretninger i § 18-1 (b), første ledd. Utgangs-

²⁹ Dersom et forsikringstilfelle skulle inntreffe vil gjenkjøpsverdien av det digitale utstyret være dekket under forsikringen, mens kostnaden knyttet til gjenopprettelsen av data vil falle utenfor, jf. NSPL 2016 mot. del 4, s. 79

³⁰ Se NSPL mot. 2016, del 4, s. 79.

³¹ jf. NSPL 2016 mot. del 4, s. 78.

punktet i Planen er at forsikringen omfatter «all risks» som vil si en dekning mot alle farer.³² Forsikringens farefelt er da negativt avgrenset og omfatter alle farer som er uttrykkelig unntatt. Hvilke farer offshoreforsikringen gir vern mot begrenses derfor av de generelle unntak i Planens generelle del og unntaket i den spesielle regulering i § 18-1.³³ Unntaket i kapittel 18 unntar dekning mot farer i tilknytning til den forsikrede gjenstands boring av avlastningsbrønn for å kontrollere brann, utblåsning eller kraterdannelser med tilknytning til en annen MOU eller fast installasjon.³⁴ Bakgrunnen for dette unntaket er at den risiko deltakelse i slike operasjoner innebærer for den forsikrede interesse er større enn risikoen forbundet med redningsoperasjoner i kommersiell sjøtransport. Det var derfor nødvendig å begrense assurandørens ansvar ved slik boreoperasjon gjennom offshoreforsikringens vilkår.

Ved 2016-revisjonen ble det lagt til en egen del 6 i offshoreforsikringen som regulerer byggerisikoforsikring og samtidig et avsnitt under forsikringens farefeltsregulering.³⁵ For denne byggerisikoforsikring under kapittel 18 gjøres det en utvidelse av farefeltet ved at streik og lock-out skal regnes som en sjøfare, og dermed falle inn under «all risks» dekningen. Denne utvidelsen er knyttet til forholdet mellom sjøfarer og krigsfarer, og tilsvarer reguleringen av byggerisiko i kapittel 19. Ved ordinær sjøforsikring er det som tidligere nevnt «all risks» dekning, mens krigsforsikring, regulert i Planens kapittel 15, tar utgangspunkt i «named perils»-dekning. Offshoreforsikringen er anvendelig både for sjøforsikring og krigsforsikring, men som hovedregel må krigsfarer spesielt inntas i forsikringsavtalen for også å ha dekning. For å unngå unødvendig og kostbar dobbeltforsikring er alle de oppregnede krigsfarer unntatt fra sjøforsikringens farefelt.³⁶ Streik og lock-out er i Planens vilkår en krigsfare og ved at dette inntas i offshoreforsikringens byggerisikodel er utvidelsen i realiteten et unntak fra § 2-8 (a). Konsekvensen av å omgjøre streik og lock-out fra en krigsfare til en sjøfare er at dersom det tas ut krigsforsikring under kapittel 18, del 5 er det da ikke nødvendig å inkludere disse farer i krigsforsikringens dekning.³⁷

Det andre element i dekningsfeltet er forsikringens tapsfelt. Tapsfeltet vil si hvilke oppståtte tap en forsikring dekker, og må fastlegges gjennom en tolkning av forsikringsvilkårenes positive tapsregler og negative avgrensninger.³⁸ Det er ikke gitt noen spesiell regulering av tapsfeltet i kapittel 18, og reglene i Planens del 1 får dermed anvendelse også for offshoreforsik-

³² Se Bull (2008), s. 210 flg.

³³ Se de oppregnede unntak i NSPL 2016, § 2-8 (a) til d.

³⁴ § 18-1 (b) første ledd.

³⁵ § 18-1 (b), annet ledd.

³⁶ Saml. reguleringen av sjøfarer i Planens § 2-8 og krigsfarer § 2-9.

³⁷ Se NSPL mot. 2016, del 4, s. 66 med henvisning til kapittel 19, se her s. 154.

³⁸ Se om forsikringers tapsfelt Bull (2008), s. 224.

ringens tapsfelt. Utgangspunktet i Planen er at assurandøren er ansvarlig for tap pådratt ved at den forsikrede interesse rammes av en fare innenfor farefeltet i forsikringsperioden.³⁹ Dette er i utgangspunktet en «all-losses»-dekning som innebærer at alle tap dekkes, men med et vilkår om at tapet er forårsaket av en fare innenfor forsikringens farefelt. Sammen med farefeltet definerer tapsfeltet det objektive dekningsfeltet.⁴⁰

Det tredje element av dekningsfeltet er forsikringstilfellet hvor kjernen i begrepet er «en begivenhet som fører til tap som etter sin årsak og art er omfattet av forsikringen»⁴¹. Som oftest er det ikke uklarhet rundt forsikringstilfelle når skaden inntreffer og tapet viser seg straks. Det kan likevel oppstå situasjoner hvor det er tvil om det det har oppstått ett eller to forsikringstilfeller, og det må da foretas en tolkning ut fra Planens regulering av fastleggelsen av på hvilke tid et forsikringstilfelle skal sies å ha inntruffet. Det siste element er årsakssammenhengen hvor kravet er at forsikringstilfellet må skyldes en fare som omfattes av forsikringens farefelt, og at forsikringstilfellet har forårsaket et tap som faller inn under forsikringens tapsfelt.

2.1.5 En forsikring tilpasset den ekstraordinære risiko

Den risiko petroleumsutvinningen innebærer, og det forhold at arbeidet utføres under krevende forhold offshore, har også kommet til uttrykk gjennom spesielle reguleringer av forsikringens sikkerhetsforskrifter, redningsomkostninger og fartsområde. Faren for at det skal skje en «blowout»⁴², kraterdannelse eller annen petroleumsrelatert ulykke, og de skader og tap det medfører, utgjør en stor risiko på feltene hvor de mobile offshoreinnretningene utfører sitt arbeid. I kapittel 18 har dette kommet til uttrykk gjennom sikkerhetsforskrift med krav til «blowout preventers», jf. § 18-1 (e), og i tillegg en begrensning i assurandørens ansvar ved redningsforanstaltninger for å avverge utblåsning, jf. § 18-1 (f). Bakgrunnen for den spesielle regulering er å begrense det økonomiske ansvar assurandørene påtar seg under forsikringsavtalen, og samtidig gi assurandøren en garanti for at forsikringstager foretar tilstrekkelige tiltak for å unngå tap eller skade. Gjennom den begrensede forsikringsdekning for redningsforanstaltninger gis også eierne av de mobile innretninger et initiativ til å gjennom offshorekontraktens reguleringer få oljeselskapene til å bære de aktuelle kostnader.⁴³ Det er også gjort en begrensning i redningsomkostningene pådratt i forbindelse med et havari. Kaskoassurandørens

³⁹ Jf. NSPL § 2-11 første ledd.

⁴⁰ Wilhelmsen og Bull (2007), s. 108.

⁴¹ Se Bull (2008), s. 228.

⁴² Den norske oversettelse er utblåsning, og betyr formasjonsfluid som strømmer ut av brønnen eller mellom formasjonslagene etter at alle definerte tekniske brønnbarrierer eller operasjon av disse har sviktet, jf. Petroleums-tilsynets (2015) - Ord og uttrykk i petroleumsvirksomheten.

⁴³ Se Motiver til NSPL 2016, 67

ansvar begrenses redningsomkostninger tilsvarende forsikringssummen, men ikke høyere enn USD 500 000 000. Behovet for denne begrensningen kommer av verdien de mobile offshore-innretningene kan ha, som kan være langt høyere enn i tradisjonell sjøfart.

Forflytning av de mobile innretningene fra et felt vil ofte forekomme. Det kan gi en endring i risiko på bakgrunn av endrede forhold på feltet offshoreinnretningen skal operere, og i tillegg vil selve transporten kunne utgjøre en fareendring. Dette vil reise spørsmål knyttet til fareendringer og forsikringsavtalens fartsområde. For det første vil assurandøren ha krav på varsel dersom den forsikrede interesse skal forflyttes jf. § 18-1 (e), (2). Om forflytningen, og det nye feltet offshoreinnretningen skal operere på, innebærer en fareendring må avgjøres ut fra de generelle regler i Planens kapittel 3, avsnitt 2.⁴⁴ Forsikringens fartsområde vil i utgangspunktet omfatte alle farvann så langt de ikke er unntatt i Planens vedlegg, eller annet er avtalt, jf. Planen § 3-15.⁴⁵ Det er likevel gjort en spesiell regulering av det fradrag i erstatningen assurandøren kan foreta dersom tap eller skade oppstår utenfor forsikringsavtalens fartsområde uten at assurandøren er kontraktsmessig varslet. Etter § 3-15 skal det fradrag være ¼-del av erstatningssummen, men maksimalt USD 200 000. For tilsvarende tap eller skader under kapittel 18 vil det maksimale fradrag for mobile offshoreinnretninger være på USD 1 000 000, jf. § 18-1 (h).

2.2 Standardkontraktene i maritime offshorevirksomhet

2.2.1 Innledning

Offshorekontrakt er en samlebetegnelse på standardkontrakter spesielt utformet for de maritimt pregede tjenester i petroleumsvirksomheten.⁴⁶ Offshorekontraktene regulerer meget ulikeartede tjenester, men har som fellestrekk at den primære realytelsen er spesialisert fartøytjeneste som benyttes i offshoreoperasjoner. Kontraktene kjennetegnes også ved at de er influert av angloamerikansk kontraktstradisjon noe som gir meget omfattende kontrakter med en mer komplisert struktur enn man kjenner fra norsk kontraktstradisjon.⁴⁷ Oppdrag innenfor petroleumsvirksomheten skiller seg ut ved at kontraktene stiller høye krav til kvalitet, kompetanse, arbeidsordninger, sikkerhet og risiko. De ulike kontraktene kan ha ulikt omfang og regulere en rekke forhold som av ulik grad ligner tradisjonell fraktoppdrag og transportoppdrag for skip.

⁴⁴ Jf. NSPL 2016, mot. del 4 s. 72.

⁴⁵ Bestemmelsen har ny utforming etter Planens 2016-revisjon jf. NSPL 2016 mot. del 4, s. 72.

⁴⁶ Jf. Alvik (2014), s. 11.

⁴⁷ Askheim, Bull, Lange (1983), s. 7

I petroleumsvirksomhetens begynnelse ble de maritime offshorekontraktene tegnet på oljeselskapenes egenutarbeidede kontraktsformularer, eller på tradisjonelle befraktningskontrakter tilpasset offshoretjenestene ved endringer og «riders».⁴⁸ Behovet for spesielt utarbeide kontraktsformularer som regulerte de særlige forhold ved maritime tjenester offshore førte til at både oljeselskapene og redersiden startet utarbeidelse av standardformularer. Å benytte de på forhånd utarbeidede kontraktsvilkår gir økonomisk besparelse ved at man unngår individuelle kontraktsinngåelser og forhandlinger. Standardkontrakten vil kunne gi forutsigbarhet for partene gjennom en fast risikofordeling og klar byrdefordeling. Videre vil det også skape forutsigbarhet ved at de formuleringer som benyttes tolkes, og det etableres en felles forståelse av kontraktens innhold. Standardkontraktene gir mindre rom for individuell tilpasning, men partene i maritime offshore kontrakter må kunne regnes som sterke parter, og det er dermed mindre relevant problem at en svak part påtvinges urimelige vilkår slik som ved forbrukerkontrakter. Offshorerederiene inngår kontrakt med operatøren på oljefeltet, og da benyttes normalt en standardkontrakt. De mange ulike maritime tjenestene er nødvendige i alle de ulike fasene av petroleumsutvinningen.⁴⁹ Som selvstendige leverandører, leverer de maritime offshoretjenester utført med spesialiserte skip og innretninger.

I den videre fremstilling vil det gis en kortfattet fremstilling av de viktigste fellestrekk som definerer de maritime offshorekontrakter. Selv om mangfoldet av kontrakter er stort, er likevel mye regulert etter de samme linjer, og formålet er å gi en fremstilling av de karakteristiske trekk ved kontraktsreguleringen. Av særlig interesse er kontraktens ansvars- og forsikringsregulering, som etablerer grunnlaget for tredjemannsdekning under en forsikring av mobile offshoreinnretninger.

2.2.2 Fartøytjenestene

Kontraktene som benyttes for de maritime tjenester offshore er mange, og har til dels ulik utforming. Årsaken er den store variasjonen av tjenester de mobile offshoreinnretninger leverer innenfor petroleumsvirksomheten i dag. Bruken av mobile offshoreinnretninger på norsk sokkel er omfattende, og den norske offshoreflåten er verdens nest største og mest moderne.⁵⁰ De ulikt artede tjenestene førte til spesialiserte kontrakter tilpasset de krav som stilles til fartøy, innretning og arbeid. Det er likevel et grunnleggende fellestrekk ved offshorekontraktene at realytelsen i offshorekontraktene er en fartøytjeneste.⁵¹ Dette skiller de fra tradisjonelle

⁴⁸ Gade og Woxholth (1979), 13-18.

⁴⁹ Tradisjonelt inndeles petroleumsvirksomheten i undersøkelses-, utbyggings-, drifts- og avviklingsfasen.

⁵⁰ Jf. Norges Rederiforbund (2014), s. 19

⁵¹ Alvik (2014), s. 20.

befraktningskontrakter og petroleumskontrakter, og realytelsen kan deles inn i to hovedkomponenter. For det første skal leverandøren stille kontraktsmessig fartøy eller innretning til disposisjon for medkontrahenten, nært beslektet med realytelsen i tradisjonelle befraktningsavtaler.⁵² For det andre skal rederen også utføre spesialiserte og avanserte tjenesteytelser tilknyttet petroleumsutvinningen, mer likt tradisjonell entreprise og de etablerte petroleumsstandarder. I denne avhandling vil det være for omfattende å gi en fremstilling av alle de ulike typer maritime offshorekontrakter. Det vil derfor tas utgangspunkt i to standardkontrakter som representerer to ulike grupper kontrakter, og som vil få frem kontrasten mellom offshorekontrakter med et sterkt preg av tradisjonell petroleumskontrakt, og offshorekontrakt med et innhold mer likt det man finner innenfor tradisjonell sjøfart.

Den første kontrakt er «Supplytime 2005»⁵³ som er et supplycerteparti. Kontrakten er utarbeidet av BIMCO, og inngår som en av flere utarbeide standardkontrakter for bruk innenfor den maritime offshore-industrien.⁵⁴ Den første utgaven ble utviklet av Bimco i 1975, andre utgave kom i 1989 og nyeste utgave er Supplytime av 2005. Kontrakten kan grupperes sammen med andre offshorekontrakter benyttet i tilknytning til forsyningsskip, ankerhåndtering og slepeoppdrag hvor fellestrekket er at de har en funksjon som hjelpefartøy i offshorevirksomheten («serviceskip»). Kontrakten ligger nært opp til tradisjonelle befraktningsavtaler, men har også likhetstrekk med de kontrakter oljeselskapene benytter ved leie av skip for transport av olje. I likhet med tradisjonelle tidscerteparti er skipets egenskaper et vesentlig element i kontraktsreguleringen. Forskjellen mellom denne gruppen offshorekontrakter og kontrakter benyttet i tradisjonell skipsfart er likevel elementet av arbeid som skal utføres under en offshorekontrakt. Det spesialiserte skipet leies ikke kun inn i egenskap av transport og lastekapasitet, men også for å ta del i operatørens virksomhet. Kontrakten vil i den videre fremstilling bli benyttet som eksempel på maritim offshorekontrakt innenfor gruppen «supplycerteparti».

Den andre kontrakt er «OLF Proposal»⁵⁵ og er en borestandardkontrakt. Kontraktene benyttet for de mobile boreplattformene har et betydelig sterkere preg av entrepriserett enn kontraktene benyttet i tilknytning til «serviceskipene». Boreriggene er spesialiserte innretninger som skal utføre boreoperasjonen offshore. Boreoperasjonen er en viktig forutsetning for kontraktsinngåelsen, mens tradisjonelle transportegenskaper spiller en mindre viktig rolle. Innretningene må være utstyrt slik at de tilfredsstiller kontraktens krav om utstyr til arbeid, og kontraktens krav til sikkerhet under de krevende forhold offshore. Borekontraktenes regulering har

⁵² Jf. Falkanger og Bull, kap. 15-16 om befraktningsavtaler

⁵³ SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels («Supplytime 2005»)

⁵⁴ Eksempler på de andre kontrakter er HEAVYCON, PROJECTCON, BARGEHIRE og TOWCON.

⁵⁵ OLF Proposal New Conditions of Contract For Drilling & Well Services («OLF Proposal»), utarbeidet av Norwegian Oil and Gas Association

mange likhetstrekk med de øvrige kontrakter innen petroleumsvirksomheten.⁵⁶ Den mest omfattende kontrakt innenfor petroleumskontraktene er tilvirkningskontrakten NF 07⁵⁷ som er en utarbeidet bransje-standard for fabrikkasjonskontrakter og et rettslig utgangspunkt for reguleringen innenfor petroleumsvirksomheten. Petroleumskontrakter, med utgangspunkt i NF-kontrakten, også omtalt som «NF-familien»⁵⁸, kjennetegnes ved sin kompleksitet og omfattende regulering. Bransjestandarden fungerer som rammeverk og referansegrunnlag for bransjens øvrige standardkontrakter, deriblant de offshore borekontrakter. Borekontrakten «OLF Proposal» er et eksempel på en kontrakt sterkt influert av «NF»-standarden, og kontrakten vil i den videre avhandlingen bli brukt som illustrasjon på offshore borekontrakt.

Oppdrag innenfor petroleumsvirksomheten skiller seg ut ved at kontraktene stiller høye krav til kvalitet, kompetanse, arbeidsordninger, sikkerhet og risiko. De ulike kontraktene kan ha ulikt omfang, og regulere en rekke forhold som tjenester, fabrikkasjon, totalentreprise, modifikasjonskontrakter, vedlikehold eller subseainstallasjoner. I den videre fremstilling vi det likevel redegjøres for noen fellestrekk ved kontraktene, med spesiell vekt på kontraktens ansvars- og forsikringsregulering. Det vil først redegjøres kort for kontraktsperioden og vederlagsberegning før det gis en fremstilling av kontraktens ansvars- og forsikringsreguleringer.

2.2.3 Kontraktsperioden

I kontraktsperioden i offshorekontraktene er hensynet til fleksibilitet meget sentralt. De plikter og rettigheter som følger av kontrakten gjelder kun innenfor kontraktsperioden, og ytelser utover den fastsatte periode krever særlig hjemmel i kontrakten.⁵⁹ Kontraktsperioden for offshore tjenester kan variere sterkt. Innenfor det normale er alt fra korte oppdrag utført i løpet av noen dager til oppdrag som strekker seg over flere år. Ved inngåelse av en offshorekontrakt vil det være viktig at kontrakten inneholder fleksibilitet for å sikre at arbeidet blir fullført. I tillegg vil fleksibiliteten også kunne være kostnadsbesparende ved at kontrakten kan termineres dersom behovet for den maritime tjeneste skulle bortfalle.

I praksis kan det skilles det mellom tre måter å fastsette kontraktsperioden på i offshorekontraktene.⁶⁰ Den kan for det første være definert som et antall tidsenheter, noe som er den mest anvendte fastsettelsen av kontraktsperioden i «supplykontraktene», og den mest anvendte løs-

⁵⁶ Alvik (2014), s. 12 med videre henvisning.

⁵⁷ Norsk Fabrikkasjonskontrakt 2005, «NF 05».

⁵⁸ Begrepet benyttes i juridisk teori som en betegnelse på standardene – NF, NTK, NSC 05 mfl. som i form og innhold har betydelige likhetstrekk.

⁵⁹ Askheim, Bull, Lange (1983), s. 15-16

⁶⁰ Lazaridis (2011), s. 31-32

ning også i tradisjonelle tidscertepartier.⁶¹ Videre kan kontraktperioden knyttes opp mot selve oppdraget, eller til slutt knyttes opp mot operatørens behov. For borekontraktene avtales mer fleksible tilbakeleveringstidspunkt knyttet opp mot arbeidet som skal utføres eller operatørens behov. Dette gir operatøren garanti for at kontraktperioden er tilstrekkelig lang til at boreoperasjonen blir gjennomført. Leverandøren forplikter seg da til å stille med kontraktmessig skip eller innretning, og arbeide uten at kontraktperioden er fastsatt på forhånd som ved tidsrater. Ved at borekontrakten løper så lenge oppdraget krever det, eller alternativt så lenge operatøren har behov, ivaretas hensynet til fleksibilitet ved forsinkelser og endringer. Borekontrakten inneholder ofte krysningspunkter mot andre kontrakter i prosjektet, noe som medfører at feil og forsinkelser lett vil forplante seg videre og føre til forsinkelse i den enkelte kontrakt. Samtidig vil vær og naturforhold offshore være en risikofaktor for forsinkelse og endringer som underbygger behovet for fleksibel kontraktperiode. I kontrakter med fastsatte tidsenheter vil også hensynet til fleksibilitet være ivaretatt gjennom kontraktsregulerte forlengelsesopsjoner.⁶² For «supplyskip» har man også rett til overlapp tilsvarende den man har i tradisjonell certepartikontrakter og som følger av sjøloven § 389⁶³. Hensikten er å sikre at operatøren får gjennomført sitt arbeid uten at kontrakten utløper, men også en sikkerhet mot markedsfluktuasjoner.⁶⁴ Den usikkerhet forlengelsesopsjonene medfører for entreprenøren kompenseres i noen grad ved at opsjonene må utøves innenfor forholdsvis stramme tidsfrister og i noen tilfeller gjelder også egne rater for den tilleggsperioden som påløper.

Det kan også forekomme at en offshorekontrakt avsluttes før kontraktperiodens utløp. Dette kan følge av misligholdsanksjoner, men også en operatørs ensidig rett til å fri seg fra kontrakten. Operatøren er gitt slik hjemmel i kontraktens «Early termination»-klausuler. Gjennom disse klausuler gis operatøren rett til ensidig å terminere kontrakten mot at det gis varsel, og betales et kanselleringsgebyr eller fastsatt kanselleringsrate.⁶⁵ Løsningene varierer noe i de ulike kontrakter, men som eksempel kan det vises til «Supplytime 2005» cl. 31 (a) hvor operatøren, «charterer», har adgang til å terminere kontrakten mot at «Owner» blir varslet, samt at det betales et kanselleringsgebyr fastsatt i kontrakten. I tillegg har operatøren en plikt til å betale et demobiliseringsgebyr, samt opptjent hyre frem til termineringsdato. Det finnes også tilsvarende løsning i «OLF Porposal» cl. 4.1 flg. hvor operatøren gis rett til å terminere mot vilkår om varsel og kompensasjon.

⁶¹ Saml. Supplytime 2005, cl 1 (a) med BIMCO standarden Baltime 1939, versjon 2001, cl 1.

⁶² Se Supplytime 2005, cl. 1 (b).

⁶³ Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 («sjøloven»)

⁶⁴ Askeim, Bull, Lange, 15 ff.

⁶⁵ Askeim, Bull, Lange s. 18

2.2.4 Vederlagsberegningen

For å ha krav på vederlag må rederen som leverandør ha oppfylt vederlagsforutsetningene i kontrakten. Vederlagsforutsetningen består av kontraktsmessig levering av fartøy eller innretning, og kontraktsmessig utført arbeid.⁶⁶ Den mobile offshoreinnretning, og det arbeid som skal utføres, er beskrevet i kontraktene. Offshoreinnretningen skal overleveres til operatøren innenfor den leveringsfrist som er fastsatt i offshorekontrakten. Misligholdes leveringsplikten kan operatøren ha rett til kansellering av kontrakten.⁶⁷

Størrelsen på leverandørens vederlag bestemmes av kontraktens vederlagskriterier. Vederlagsberegningen er ikke enhetlig regulert i offshorekontraktene, men det kan likevel trekkes frem noen fellestrekk. Vederlaget vil i de aller fleste tilfeller være tidsbasert, noe som vil si at avtalen fastsetter en tidsrate, et beløp pr. tidsenhet, og det vil da være operatøren som har risikoen for tidsforbruket. I «supplykontraktene» er den vanligste løsning at leverandøren har rett på full rate eller ingenting, noe som tilsvarer «off-hire-ordningen» i tradisjonell certepartibefraktning, jf. Sjøloven § 392⁶⁸. Denne løsning innebærer i hovedtrekk at dagraten skal betales med mindre det oppstår et avbrudd i kontraktsarbeidet som følge av forhold entreprenøren, «Owner», er ansvarlig for. I borekontraktene benyttes en annen modell for vederlagsberegning basert på en tidsleieberegning. Operatørens plikt til å betale vederlag er her knyttet opp mot det arbeid som utføres, eller av ulike årsaker ikke kan utføres. Denne løsning begrenser operatørens risiko for tidsbruk sammenlignet med løsningen i «supplycertepartiet», og man har gjort en inndeling i ulike rater knyttet til aktivitet. Operasjonsraten er den høyeste raten, og må betraktes som normalratesats opptjent når boreinnretningen utfører boreoperasjoner. Videre er det en venterate som er mindre enn normalraten da kaptalkostnadene er mindre når boreinnretningen utfører oppdraget enn når det venter. I tillegg har man også «force majeure»-rate som gjelder når arbeidet hindres av en hendelse som omfattes av kontraktens «force majeure»-klausul. Til slutt er det også egne rater ved reparasjon, og uaktsomhetsrate som kommer til anvendelse dersom entreprenøren uaktsomt har forårsaket forsinkelsen.⁶⁹

2.2.5 Ansvar og forsikring regulert i offshorekontraktene.

⁶⁶ Særlig i borekontraktene hvor tjenesten er en vesentlig del av offshorekontrakten vil arbeidet også være en forutsetning for vederlag.

⁶⁷ Se Supplytime 2005 cl. 2 (c)

⁶⁸ Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39.

⁶⁹ I tillegg til denne vederlagsberegningen ut fra kontraktsmessig utført arbeid er det i kontrakten noen særlige vederlagskomponenter. For det første er det vanlig med supplerende vederlag for tilleggsytelser, refusjon for forsyninger under kontraktsperioden og andre honorarer og bonusklausuler.

Ansvars- og forsikringsreguleringen i de maritime offshorekontraktene fordeler risiko etter et enkelt og objektivt konstaterbart kriterium, hvem som er skadelidt.⁷⁰ Vilkåret er at skaden har en tidsmessig og saklig tilknytning til kontraktsarbeidet. Forsikringsreguleringen reflekterer ansvarsreguleringen og sørger for en effektiv tapskanalisering. Bull uttaler at reguleringen av ansvar- og forsikringsforhold og de korresponderende forsikringsordninger må oppfattes som et integrert hele.⁷¹ En fremstilling av kontraktens ansvars- og forsikringsregulerings hovedelementer er dermed nødvendig for å etablere en forståelse av grunnlaget for operatørens tredjemannsinteresse under offshoreforsikringen. Mangfoldet av offshorekontrakter gjør det vanskelig å gi en fullstendig fremstilling av reguleringen, og det vil under dette punkt derfor redegjøres for de reguleringer som karakteriserer tapsplasseringsmodellen uavhengig av kontrakts-type.

2.2.5.1 «Den moderne tapsplasseringsmodell»

Normalløsningen i de maritime offshorekontrakter er den «moderne tapsplasseringsmodell», bygget på et «knock for knock»-prinsipp. De alminnelige skadeansvarsregler etter bakgrunnsretten tilsidesettes, og man foretar en fullstendig risikoplassering basert på den utviklede modell. Bull betegner kontraktsregulering bygget på en erstatningsrettslig tankegang som den «klassiske tapsmodell», og en fordeling bygget på en risikofordeling som den «moderne tapsmodell».⁷² Den «klassiske modell» er kjent fra entrepriseretten og andre kontraktsforhold, hvor ansvarsreguleringen bygger på en erstatningsrettslig tankegang hvor skadevoldende part skal bære ansvaret og den økonomiske belastning. Den «moderne modell» bygger på et prinsipp om at tapsplassering bør foregå på grunnlag av en vurdering av hvilke av partene i kontrakten som ut fra en samlet økonomisk betraktning er den nærmeste til å bære tap av den typen som oppstår. Modellen regulerer også ansvar for tap påført tredjemenn, og dermed får man en fullstendig risikoplassering av alle skader som kan oppstå.

Det ansvar som reguleres i ansvars- og forsikringsklausulene må holdes adskilt fra det ansvar som følger av brudd på kontraktspliktene. I forbindelse med entreprenørens oppdrag kan det oppstå tap som en følge av ikke-oppfylt kontraktsmessig ytelse. Det kan være tap som følge av at ytelsen ikke utføres med kontraktsmessig hurtighet, et forsinkelsesansvar, eller tap som følge av at ytelsen ikke holder kontraktsmessig kvalitet, et mangelsansvar. Ved brudd på ytelsespliktene oppstår et kontraktsbrudd som reguleres av misligholdsklausulene. De tap som reguleres gjennom kontraktens ansvars- og forsikringsreguleringer og som redegjøres for un-

⁷⁰ Jf. Kaasen (2006), s. 742

⁷¹ Bull (1988), s. 335

⁷² Bull (1988), 338.

der dette punkt er derimot tap som følge av at gjenstand eller person bli skadet eller gå tapt. Det man i teorien omtaler som deliktsansvar.

2.2.6 Knock for knock-prinsippet

Tapsplasseringsmodellen bygget på et «knock for knock»-prinsipp innebærer en kontraktsmessig risikoallokering. Skademulighetene i offshorevirksomheten er mange, og som en følge av de store investeringer og skadepotensiale vil de økonomiske følgene av skade på person eller gjenstand kunne bli enormt store. Etter alminnelige erstatningsrettslige regler vil den som uaktsomt påfører en annen skade bli holdt ansvarlig for det tap som oppstår. Gjenoppretelse og prevensjonshensyn vil stå sentralt, og dersom de grunnleggende vilkår foreligger holdes skadevolder ansvarlig for tapet. Mange aktører kan også gjøre det vanskelig å avgjøre hvem som er ansvarlig, og etter alminnelige regler må dekke tapet. Det erstatningsrettslige spørsmålet vil føre til tidkrevende undersøkelser, og de konklusjoner man kommer til vil baseres på skjønnsmessige avveier. Denne usikkerheten som de alminnelige erstatningsrettslige løsninger medfører kan reduseres og langt på vei fjernes gjennom ansvarsregulering i kontrakten. På bakgrunn av disse hensyn har man innenfor petroleumsvirksomheten utviklet et ansvarssystem hvor det foretas en avskjæring av ansvar uavhengig av skyld, eller ansvarsbetingende forhold i noen form.

«Knock for knock»-reguleringen består av tre hovedelementer. Første element er ansvarsfraskrivelse hvor parten gir avkall på rett til erstatningskrav mot sin medkontrahent og deltakere innenfor medkontrahentens «risikosone». Andre element er partenens avkall på regress mot hverandre der de etter avtalen skal dekke tredjemannsskade eller skade på egen ansatt. Det siste element er en plikt til å holde hverandre skadesløse hvor den annen part har dekket et tredjemannskrav som de ifølge kontrakten ikke endelig skal bære, selv om det ikke foreligger noe erstatningsrettslig grunnlag for å velte skaden over på medkontrahenten. Skadesløsholdelsen innebærer også en plikt for partene til å sørge for at alle selskaper i egen «risikosone» godtar tilsvarende ansvarsfraskrivelser som den inntatt i den maritime offshorekontrakt. Begrepet «risikosone» benyttes for å definere hvilke grupper tredjemenn som skal knyttes til leverandøren og hvilke som skal knyttes til operatøren.⁷³ Omfanget av risikosonene kan variere, men innenfor de maritime offshorekontrakter identifiseres leverandørens med egne ansatte, hans underleverandører og ansatte hos disse. Operatørens risikosone omfatter operatørens egne ansatte, ansatte hos mor, datter og søsterselskaper av operatørselskapet og ansatte hos andre deltakere i rettighetsgruppen. I tillegg identifiseres operatøren også med sine øvrige

⁷³ Begrepet er etablert av Bull for å definere grupperingen av tredjemenn under «knock for knock»-prinsippet kontraksreguleringer, jf. Bull (1988), s. 347.

leverandører og disses underleverandører, og ansatte hos disse selskapene.⁷⁴ Hovedprinsippet er at skader som rammer innenfor risikosonene skal bli liggende der, og på bakgrunn av at partene ikke kan styre hvem som i første hånd skal holdes ansvarlig for skaden er det nødvendig med regler om skadesløsholdelse i kontrakten.⁷⁵

Skal knock for knock-reglene komme til anvendelse er det et vilkår at det må være årsakssammenheng mellom tapet eller skaden, og selve kontraktsforholdet. Dette innebærer at risikofordelingen vil ha en saklig og tidsmessig begrensning, og tapet eller skaden må ha oppstått i forbindelse med «arbeidet» eller «kontrakten».⁷⁶ Det stilles ikke krav om årsakssammenheng i alminnelig erstatningsrettslig forstand, og det er nok at det foreligger en naturlig og rimelig sammenheng mellom skade eller tap og gjennomføringen av arbeidet.⁷⁷

I borekontrakten «OLF Proposal» er ansvarsreguleringen hjemlet i cl. 8.1 til cl. 8.11. Av klausulene 8.1 og 8.2 følger det at leverandøren og operatøren skal holde hverandres «Company group» og «Contractor group» skadesløs.⁷⁸ Ansvar for skade på tredjemann er regulert i cl. 8.3 hvor det fastsettes i første ledd at «leverandøren skal holde Selskapsgruppen skadesløs for ethvert krav som følger av tap eller skader påført av en tredjepart i forbindelse med arbeidet, i den grad slike tap eller skade er forårsaket av uaktsomhet eller pliktbrudd, enten lovbestemt eller ellers av Leverandørgruppen». Tilsvarende skal operatøren etter annet ledd holde leverandørgruppen skadesløs for alle tap eller skader innenfor egen risikosone.⁷⁹ Spesielle grupper tap og skader er unntatt fra tapsplasseringen og det reguleres hvem av partene som skal bære skade uavhengig av hvem den rammer, jf. cl. 8.4 til 8.11. For det første gjelder dette tap og skader oppstått som en følge av forurensning, og innebærer at partene skal holde hverandre skadesløse for alle tap og skader som en følge av forurensning fra deres eiendom eller forårsaket av parten, uansett hvor den rammer.⁸⁰ De andre unntak fra risikoplasseringen gjelder skader eller tap påført leverandøren i forbindelse med boreoperasjonen, jf. cl. 8.6, skade eller tap på utstyr i forbindelse med operatørens fullføring av arbeid etter en kontrakt er terminert, jf. cl. 8.7 og tap eller skade oppstått i forbindelse med «loss of hole», «blowout», skade på reservoaret og bruk av radioaktive verktøy, jf. cl. 8.8.

⁷⁴ Se Bull (1988), s. 347-348.

⁷⁵ Utover de tredjemenn som faller inn under partenes risikoner vil det også være en gruppe «genuine tredjemenn» som knock for knock prinsippet ikke gjelder for. Hvor omfattende denne gruppen er vil variere ut fra kontraktens risikoner.

⁷⁶ Se som eksempel ordlyden i «OLF Proporsal» cl. 8.1, «...arising out of or in connection with the Work»

⁷⁷ Bull (1988), s. 385

⁷⁸ «Company Group» og «Contractor Group» defineres i «OLF Proposal» cl. 1.1.

⁷⁹ Jf. «OLF Proposal» cl. 8.3

⁸⁰ Jf. «OLF Proposal» cl. 8.4 og 8.5

I «supplycertepartiet» «Supplytime 2005» har ansvarsklausulene en noe annen utforming, men bygger på det samme prinsipp. Av kontraktens cl. 14 følger det at «Owner» og «Charterer» skal ikke holdes ansvarlig for skade hos «Owner Group» eller «Charter Group». De to begrepene «Owner Group» og «Company Group» er definert i cl. 14 (a), men i tillegg til denne gruppen tredjemenn utvides partenes risikosone under «Himalaya»-klausulen i cl. 14 (e). Det følger av cl. 14 (d) at det ikke skal ligge noen begrensning i skadesløsholdelsen under certepartiet, men at reguleringen ikke skal tilsidesette gjeldende lov, vedtekter eller konvensjoner. Skader påført andre tredjemenn er i liten grad regulert i certepartiet. Det er kun tap påført tredjepart av fartøyet ved transport av farlige eller skadelige stoffer regulert og denne risikoen skal bæres av oppdragsgiver.⁸¹

2.2.7 Forsikringsreguleringen i offshorekontraktene.

Ansvarsreguleringen og forsikringsdekning er knyttet sammen ved at skaderisiko skaper forsikringsbehov. Gjennom «knock for knock»-reguleringen fastsettes partenes ansvar og dermed også hvilke behov for forsikring partene vil ha under den konkrete kontrakt. I kontraktene stilles det krav til hvilke forsikringer som skal tegnes og holdes ved like under forsikringsperioden. Forsikringene må imøtekomme de behov som skapes av ansvarsreguleringen og hensikten med forsikringsplikten er å sikre at medkontrakhenten har den nødvendige økonomiske styrke til å bære det ansvar og den risiko kontrakten pålegger. De maritime offshorekontraktene pålegger partene til enhver tid å ha kontraktsmessig forsikringsdekning innenfor sin risikosone, og på den måten unngår de også unødvendig og kostbar dobbeltforsikring av en interesse.⁸² Det siste viktige hensyn bak forsikringsreguleringen er å sørge for at risikofordelingen kontrakten forutsetter opprettholdes også ved forsikringsoppgjør. Dette gjøres gjennom kontraktsfestet regressfraskrivelse og medforsikring som gir operatøren tredjemannsdekning under forsikringsavtalen.

Selskapets forsikringsplikter er meget begrenset. I borekontrakten «OLF Proposal» er selskapssiden pålagt en plikt til å inngå og til å holde ved like de forsikringer de er pålagt å ta ut etter gjeldende lover og forskrifter, og etter «Supplytime» artikkel 17 (a) er ikke operatøren pålagt noen kontraktsfestet plikt til forsikring. Leverandørens forsikringsplikter i derimot langt flere og mer omfattende. Det har sin bakgrunn i det risikofylte arbeid leverandørene skal utføre, og oljeselskapenes behov for å ha kontroll med leverandørenes oppfyllelsesmulighet av de økonomiske kontraktsforpliktelsene. Leverandørene pålegges gjennom forsikringsklau-

⁸¹ Se Wilhelmsen (2012), s. 91.

⁸² Se Supplytime 2005, cl. 17 og OFL Proposal cl. 8.12.

sulene å inngå og holde ved like de forsikringer som følger av offshorekontrakten. Utformingen av forsikringsklausulene er noe ulikt i borestandarden og «supplycertepartiet». I «OLF proposal» er leverandøren forpliktet til å ha kontraktsmessig forsikringsdekning gjennom kontraktsperioden.⁸³ I «Supplytime» er forsikringsplikten til forskjell fra borekontrakten angitt ved at leverandøren har en plikt til å inngå, og holde ved like de oppregnede forsikringer som følger av kontraktens Vedlegg «B», jf. cl. 17 (a). I tillegg til plikten til å forsikre sin interesse er også leverandøren forpliktet under den maritime offshorekontrakt til sørge for at hans assurandør fraskriver seg all regress mot operatøren for ansvar som faller innenfor leverandørens risikosone.⁸⁴ I den videre fremstilling vil det redegjøres for i hvordan leverandørens forpliktelser under den maritime offshorekontrakt er ivaretatt under en avtale om forsikring av mobile offshoreinnretninger under Planens kapittel 18.

⁸³ Jf. «OLF Proposal» cl. 8.12 annet ledd.

⁸⁴ Jf. som eksempel «OLF Proposal» cl. 8.12 syvende ledd og «Supplytime 2005» cl. 17 (a) (ii).

3 DEL 3: Medforsikring av andre tredjemenn under offshoreforsikring

3.1 Innledning

Medforsikring er hovedsystemet benyttet i forsikringsavtaler for å gi tredjemenn mulighet til å dra nytte av forsikringstagerens avtale. Medforsikring kan defineres som et system som gir andre enn forsikringstageren med interesser knyttet til den forsikrede gjenstand mulighet til å dra nytte av forsikringsgjenstanden.⁸⁵ En forsikringsavtale inngås mellom to parter, assurandøren som påtar seg å yte forsikringen, og forsikringstageren på kundesiden. De fleste sjøforsikringer tegnes av, eller for, eieren av skip eller varer med et sjøforsikringsselskap som assurandør. På kundesiden skiller Planens ordlyd mellom «forsikringstager» som inngår forsikringsavtalen og «sikrede» definert som «den som etter forsikringsavtalen kan ha krav på erstatning eller forsikringssum»⁸⁶. Denne oppdelingen åpner for at det kan føres inn en tredjepart i forsikringsavtalen, som kan oppnå rettigheter i stedet for, eller i tillegg til forsikringstageren. Slik medforsikret tredjemannsdekning vil i sjøforsikring følge av forsikringsvilkårenes regulering av spørsmålet. De sentrale elementer ved reguleringen er vilkårene om hva som gir grunnlag for status som medforsikret, og vilkårene som regulerer medforsikringens innhold. I motivene uttales det at hensikten med en regulering av medforsikringen er å etablere et rettslig utgangspunkt for kontraktspartene.⁸⁷ Under Planens forsikringsvilkår er medforsikringsvilkårene oppsplittet i to sett med standardregler hvor det skilles mellom medforsikring av panthavere og medforsikring av andre tredjemenn. Panthavernes medforsikringsdekning er regulert i kapittel 7, med en tilleggsbestemmelse i § 8-7. For andre tredjemenn er medforsikringsreguleringen plassert i kapittel 8, med en særlig regulering for offshoreforsikring i § 18-1 (i). Bakgrunnen for oppsplittingen mellom panthavere og andre tredjemenn kan forklares med den viktige posisjon medforsikring av panthavere har hatt over lang i tid ved blant annet låneopptak. Det er derfor etablert et system med automatisk medforsikringsdekning av panthavere i sjøforsikring, i overenstemmelse med Forsikringsavtalelovens automatiske medforsikringsvern av panthavere.⁸⁸ Det innebærer at panthaver gis rettigheter under Planens kapittel 7 dersom skipet er pantsatt, og det stilles ikke noe krav til at kravet må være registrert, eller at assurandøren er gitt noe varsel om kontraktspantet.⁸⁹

⁸⁵ Se Bull (2008), s. 501.

⁸⁶ Jfr. NSPL 2016, 1-1 (c).

⁸⁷ Se NSPL 2016 mot. del 1 s. 211

⁸⁸ Jf. FAL § 7-1 andre og tredje ledd.

⁸⁹ For å oppnå kreditorvern må likevel et pantekrav være registrert jf. Rt. 1939 s. 343.

For andre tredjemenn er hovedregelen at det ikke oppnås medforsikringsdekning med mindre det er uttrykkelig avtalt. Denne løsningen har som formål å beskytte forsikringstageren mot at tredjemenn skal kunne kreve deler av erstatningsoppgjøret utbetalt til medeiere, eller andre med registrerte rettigheter i skip eller innretning uten forsikringstagerens godkjenning.⁹⁰ Medforsikringsklausulen i § 18-1 er en særlig regulering av andre tredjemenns medforsikringsdekning under forsikring av mobile offshoreinnretninger. Klausulen gir ingen uttømmende regulering av medforsikringen og skal tolkes, og utfylles av de generelle regler i kapittel 8. I den videre fremstilling vil det tas utgangspunkt i denne særlige regulering og medforsikring under forsikring av mobile offshoreinnretninger.

Kapittelets hovedproblemstilling er i hvilken grad forsikringsvilkårene ivaretar de underliggende kontraktens ansvars- og forsikringsreguleringer. Dette spørsmålet belyses gjennom å klarlegge medforsikredes stilling under offshoreforsikringen. Først vil det gis en generell fremstilling av medforsikringsreguleringen i kapittel 18, før spørsmålet om hvilke personer som oppnår status som medforsikret under § 18-1 (i) behandles. Deretter vil spørsmålet om medforsikredes rettigheter mens forsikringsavtalen løper behandles med det formål å se på i hvilken grad operatørens behov for kontroll med leverandørens forsikringer er gjennomført i Planens vilkår. Til slutt gjøres det rede for medforsikredes stilling ved inntrådt forsikringstilfelle med det formål å behandle medforsikredes rett på forsikringserstatning og den indirekte medforsikringsdekningen «waiver of subrogation»-klausulen gir medforsikrede.

3.2 Bakgrunn og anvendelse

Den særlige medforsikringsklausul for offshoreforsikring ble først inntatt i Planen § 18-9 ved opprettelsen av kapittel 18 under 1996-revisjonen. Det ble for medforsikring av andre tredjemenn gjort nye grep sammenlignet med de tidligere offshoreforsikringer, også borestandarden «Rig Forms»-medforsikringsklausuler.⁹¹ Det ble også formulert vilkår som fjernet seg fra ordlyden i medforsikringsbestemmelsene i Planens kapittel 8. For det første ble gruppen medforsikrede ikke navngitt i forsikringsavtalen slik de var i boreforsikringsstandarden. Deretter stiltes det ingen krav om eksplisitt avtale om medforsikring i forsikringsavtalen, som var medforsikringsgrunnlaget etter den alminnelige medforsikringsregulering i kapittel 8. Status som medforsikret under offshoreforsikringen ble i stedet betinget av sedvanlige reguleringer i offshorekontraktene, som ga tredjemann rett til, og behov for, medforsikringsdekning. Bakgrunnen for den valgte regulering var å møte det krav om medforsikring som de underliggen-

⁹⁰ Jf. NSPL 2016 mot. del 1, s. 226

⁹¹ Ved opprettelsen av kapittel 18 ble «Rig Form» inkorporert i forsikringsvilkårene.

de kontrakter inneholdt, og samtidig sørge for at medforsikringsdekning ikke ble gitt til personer eller grupper uten særskilt behov.⁹² Ved revisjonen 2013 ble bestemmelsen revidert og gitt ny plassering i § 18-1 (i), men man beholdt i stor grad den løsning som var inntatt i 1996-versjonen av Planen, jf. § 18-9.⁹³

Spesialreguleringen av medforsikring etter § 18-1 (i) kommer til anvendelse ved forsikring tegnet under Planens kapittel 18. Frem til revisjonen av Planen i 2013 måtte det eksplisitt fremgå av polisen at forsikringsavtalen var tegnet som en forsikring av mobile offshoreinnretninger for at kapittel 18 skulle komme til anvendelse, men dette ble ikke videreført.⁹⁴ Forklaringen ligger i den store ekspansjon og utvikling innen maritime tjenester offshore. Det er i dag etablert et tydelig skille mellom tradisjonell skipsfart, og de fartøy og innretninger som benyttes i de maritime offshoretjenester. Partene i dagens forsikringsmarked kjenner den ekstraordinære risiko knyttet til petroleumsutvinning offshore, og finner det som oftest hensiktsmessig med en offshoreforsikring fremfor ordinær sjøforsikring. Utgangspunktet er på bakgrunn av dette at det skal presumeres at reglene i kapittel 18 kommer til anvendelse for fartøy og innretning som deltar i offshorevirksomheten, med mindre partene uttrykkelig har avtalt noe annet.

3.3 Tredjemannsinteressen i offshoreforsikring

Status som medforsikret vil ha sitt grunnlag i en tredjemannsinteresse knyttet til den forsikrede interesse, og for det videre fremstilling av medforsikringsdekningen er det heldig med en gruppering av tredjemannsinteressen. En interesseterminologi åpner for at flere kan få dekning for sin interesse i den samme gjenstand under en forsikringsavtale, såkalt komplementær medforsikring.⁹⁵ I denne gruppen kan det skilles mellom panthavere som har en lett identifiserbar interesse i forsikringsgjenstanden, og andre tredjemenn som vil utgjøre en mer sammensatt gruppe med ulike interesser knyttet til den forsikrede interesse.

Det vil for den videre fremstilling av medforsikringsdekningen under offshoreforsikring være hensiktsmessig å gruppere tredjemannsinteressen under medforsikring av andre tredjemenn. I motivene til Planens kapittel 8 er det oppstilt tre hovedgrupper tredjemannsinteresse.⁹⁶ Den første gruppen er de tredjemenn med en interesse i formuesverdien eller inntjeningen til den

⁹² Jf. NSPL 1996 mot. s. 142

⁹³ Jf. NSPL 1996 mot. s. 142 og NSPL 2016 mot. del 4, s. 75.

⁹⁴ Se NSPL 1996, § 18-1.

⁹⁵ Se Bull (2008) s.

⁹⁶ Presentasjonen av de tre grupper tredjemannsinteresser er basert på den inndeling gjort i motivene til kapittel 8, jf. NSPL 2016 mot. del 1 s. 210-211.

forsikrede interesse, betegnet i motivene som en «value interest». Dette kan være eierinteresse knyttet til utstyr benyttet om bord på den forsikrede mobile innretning. Et annet eksempel vil være eierens forsyninger og delbetalinger som kan medforsikres under en byggerisikoforsikring tegnet av verftet som utfører arbeidet. Under offshoreforsikring vil eierinteressen knyttet til utstyr om bord på den innretning som benyttes være det mest praktiske eksempel på en «value interest». Den andre gruppen tredjemannsinteresse er i motivene betegnet som «liability interest» og omfatter de tilfeller hvor medforsikring kan brukes for å dekke tredjemanns ansvar pådratt som en følge av handlinger utført av, eller med, det forsikrede skipet eller innretning. I offshoreforsikring vil et praktisk eksempel være hvor et fartøy er tegnet på et «bare boat»-certeparti hvor operatøren i kraft av «Charterer» er manager og opererer skipet, og på det grunnlag kan pådra seg ansvar for kollisjon. Det vil dermed være av interesse for operatøren å få status som medforsikret under leverandørens forsikringsavtale, og kunne få dekning for sitt krav. Den siste gruppen omfatter de tredjemenn som står i risiko for å påføre den forsikrede interesse skade eller tap, hvor interessen knytter seg til et behov for beskyttelse mot regress fra assurandøren, eller har behov for dekning under forsikringsavtalen for annen tredjemanns krav. Dette er i motivene betegnet som «protective co-insurance» og er en form for passiv medforsikringsdekning. Det sentrale ved en slik medforsikringsbeskyttelse er at krav som følge av skade eller tap skal forbli hos assurandøren uten at han kan søke regress hos skadevoldende tredjemann, eller nekte tredjemann dekning for ansvar han har pådratt seg overfor tredjemann. Tredjemanns rettigheter under en «protectiv co-insurance» har sitt grunnlag i en form for underliggende kontrakt og under offshoreforsikring vil de maritime offshorekontrakters ansvars- og forsikringsregulering utgjøre et viktig grunnlag for «protectiv co-insurance».

Denne inndelingen gir en forenklet fremstillingen av tredjemannsinteressen, men har som formål å introdusere en inndeling som har kommet til uttrykk i medforsikringsreguleringen i § 18-1 (i). I bestemmelsen er det i første ledd en «waiver of subrogation»-klausul og i annet ledd en «co-insurance»-klausul. Det er dermed etablert et skille mellom de tredjemenn som har et behov for beskyttelse under forsikringsavtalen gjennom en «waiver of subrogation»-klausul og de tredjemenn som har behov for en mer utvidet tredjemannsdekning av også «value interest» og «liability interest». Det vil i den videre fremstilling skilles mellom medforsikredes stilling under de to klausuler med det formål å få frem innholdet av medforsikringsdekning under henholdsvis en «waiver of subrogation»-klausul og en «co-insurance»-klausul. Som det vil redegjøres for under, er det klart etter norsk rett at medforsikring inneholder et element av indirekte ansvarsdekning, og herunder regressfraskrivelse. Når det likevel er oppstilt en egen regressfraskrivelsesklausul åpner dette for å stille spørsmål ved om det ligger en utvidet regressbeskyttelse under en slik klausul og dette spørsmål vil behandles ytterligere i den videre fremstilling.

3.4 De medforsikrede under kapittel 18

3.4.1 Utgangspunkter

Spørsmålet som drøftes under dette punkt er hvilke tredjemenn som etter § 18-1 (i) oppnår medforsikringsdekning under offshoreforsikringsavtalen. På grunnlag av de maritime offshorekontraktens ansvars- og forsikringsregulering er operatøren gitt rett til status som medforsikret under leverandørens forsikringsavtale. I «Knock for knock»-reguleringen forutsettes det at kontraktspartene forsikrer sine egne risikosoner, samtidig som operatøren oppnår status som medforsikret under forsikringsavtalen. Operatøren er ikke gitt noen automatisk medforsikringsdekning under § 18-1 (i) og vilkåret for dekning under forsikringsavtalen er en sedvanlig kontraktsrettslig relasjon. Etter første ledd er kravet en kontraktsregulering hvor operatørene i «henhold til kontrakt er tilsagt regressbeskyttelse»⁹⁷ mens det i annet ledd vises til en persongruppe som «i henhold til kontrakt har rett til å bli medforsikret under forsikringen»⁹⁸. Det vil i den videre fremstilling først drøftes hvilke personer eller selskap som oppnår dekning under «waiver of subrogation»-klausulen i bestemmelsens første ledd, før det samme spørsmål drøftes i forhold til medforsikringsklausulen i annet ledd.

3.4.2 Kretsen av medforsikrede under «waiver of subrogation»-klausulen

Hvilke personer som gjennom § 18-1 (i) første ledd oppnår «protectiv co-insurance», må avgjøres ut fra en tolkning av den spesielle regressfraskrivelsesklausul. For operatøren eller noen i operatørens risikosone vil en regressfraskrivelse gi beskyttelse mot assurandørens krav dersom de har uaktsomt påført en skade innenfor leverandørens risikosone. Det spørsmål som må stilles under en offshoreforsikring er om «waiver of subrogation»-klausulen inntatt i forsikringsvilkårene fungerer som en videreføring av «knock for knock»-prinsippet, og sørger for at kontraktens regulering opprettholdes. Her vil dette belyses gjennom å se på om det er samsvar mellom den persongruppe som omfattes av § 18-1 (i) og den gruppe som etter de underliggende kontrakter er gitt rett til forsikringsrettslig regressvern.

At det oppstilles en egen regressklausul har vært normalt i petroleumsrelaterte forsikringer og det er ved 2016-revisjonen også innført en uttrykkelig regressklausul i de generelle medforsikringsvilkår kapittel 8 jf. § 8-2, jfr. § 8-1. Bakgrunnen er den viktige funksjon denne regressfraskrivelsen har for gjennomføringen av «knock for knock»-reguleringen. En medforsikringsdekning vil dermed primært ha som formål å etablere et slikt vern.

⁹⁷ Jf. NSPL 2016 § 18-1 (i) første ledd.

⁹⁸ Jf. NSPL 2016 § 18-1 (i) annet ledd.

Med utgangspunkt i ordlyden kan det oppstilles to vilkår for at en skadevoldende tredjemann vil ha regressbeskyttelse under § 18-1 (i) første ledd. Det første vilkår er at personen «i henhold til kontrakt er tilsagt regressbeskyttelse»⁹⁹. Dette innebærer at en «waiver of subrogation» ikke vil gjelde til fordel for en bestemt gruppe personer, men i stedet de som etter underliggende kontrakter er gitt rett til regressvern. Dette innebærer at det må mellom den skadevoldende tredjemann og forsikringstageren foreligge kontraktsrelasjon som gir tredjemann en garanti om at assurandøren ikke kan gjøre regresskrav gjeldende mot ham.¹⁰⁰ Det andre vilkåret for tredjemannsdekning under «waiver of subrogation»-klausulen er at kontraktsregulering i tillegg til å tilsi regressbeskyttelse også «må ansees sedvanlig i den virksomhet MOUen er engasjert»¹⁰¹. Dette viser til en vurdering av om kontraktsreguleringen må ansees å være vanlig praksis innen for den bestemte type tjenestekontrakt, men også om slik regulering må ansees vanlig innenfor det geografiske området den mobile offshoreinnretning skal operere.¹⁰² Gjennom standardisering av kontraktene benyttet i petroleumsvirksomheten har «knock for knock»-prinsippet i stor utstrekning etablert seg som den dominerende ansvars og forsikringsregulering. Også i de maritime offshorekontrakter må dette ansees som den vanlige kontraktsrettslig regulering, men det kan forekomme at offshoreinnretningen utfører tjenester i områder hvor andre typer regulering benyttes, og da må man legge det til grunn.¹⁰³ Formålet med kravet til sedvanlig kontraktsregulering er å avgrense gruppen tredjemenn til de som etter offshorekontraktene vil ha et kontraktsrettslig behov for en «waiver of subrogation» beskyttelse.

Enhver tredjemann som gjennom en kontraktsrelasjon oppfyller vilkåret til sedvanlig kontraktsrettslig regressvern under en offshorekontrakt, vil ha dekning under § 18-1 (i) første ledd. Det er i klausulens ordlyd ikke gitt noen forbehold om at den person som oppnår dekning må stå i direkte kontraktsforhold med forsikringstageren. Det innebærer at en «waiver of subrogation»-klausul også kan påberopes av personer som på bakgrunn av kontrakt har krav på regressvern, men ikke har noen kontraktsrettslig relasjon med forsikringstageren. Bakgrunnen for dette er at forsikringsavtalen skal samsvare med de sedvanlige kontraktsreguleringer i den maritime offshorevirksomheten hvor gruppen leverandøren skal holde skadesløs ikke bare omfatter medkontrahenten men også partenes risikosone.¹⁰⁴ Som illustrasjon på en

⁹⁹ Jf. NSPL 2016 § 18-1 (i) første ledd. (Sitatet er hentet fra den norske oversettelsen av Den nordiske Planen 2013.)

¹⁰⁰ Se NSPL 2016 mot. del 4, s. 74

¹⁰¹ Jf. § 18-1 (i) første ledd. (Sitatet er hentet fra den norske oversettelsen av Den nordiske Planen 2013.)

¹⁰² Se NSPL 2016 mot. del 4 s. 70

¹⁰³ Se «Supplytime 2005» cl. 14 (b) og «OLF proposal» cl. 8.1-8.3. som eksempler på «knock for knock»-regulering i supplycerteparti og i borekontrakt.

¹⁰⁴ Se NSPL mot del 4, s. 71.

slik regulering kan det vises til borekontrakten «OLF proposal» cl. 8.12 syvende ledd 8 (mine uthevinger):

«Contractor shall cause its insurers to waive all rights of subrogation *against Company and Company group*, for the term of the Contract to the extent of liabilities assumed hereunder by Contractor. »

Kontrakten bygger på «knock for knock»-prinsipp, og det er eksplisitt sagt at en regressfraskrivelsen ikke bare skal gjelde medkontrahenten men også omfatte de personer som befinner seg innenfor operatørens risikosone, omtalt som «Company group».

3.4.3 Kretsen av medforsikrede under medforsikringsklausulen

Status som medforsikret under planens medforsikringsklausul i § 18-1 (i) annet ledd er ment for de tredjemenn som har en «liability interest» og «value interest» i tilknytning til den forsikrede interesse. En status som medforsikret under denne klausulen vil som utgangspunkt kunne gi tredjemann en rett til forsikringserstatning for sine tap eller pådratt ansvar under forsikringsavtalen. En dekning av operatørens økonomiske tap innenfor egen risikosone vil innebære en tapsplassering som ikke har sitt utspring i «knock for knock», og det er bakgrunnen for at denne medforsikringsdekning i motivene omtales som kun aktuell i de tilfeller hvor tredjemann har behov for en dekning utover regressfraskrivelsen ved en «knock for knock»-regulering.

Det kan oppstilles to vilkår for status som medforsikret under § 18-1 (i) annet ledd, hvor det første er at tredjemann «i henhold til kontrakt har rett til å bli medforsikret under forsikringen»¹⁰⁵. Videre er det andre vilkår at kontraktshjemmelen må «ansees sedvanlig i den virksomhet MOUen er engasjert»¹⁰⁶. Begrepet «sedvanlig» viser til en regulering som over tid er anvendt i tilsvarende kontrakter, og har etablert seg som fast praksis i offshorekontraktene. I motivene uttales det likevel at sedvanlig kontraktsregulering innebærer et krav til noe mer enn alminnelig «knock for knock»-regulering. Kontraktsreguleringen må, for å oppfylle dette vilkår, også inneholde et krav om medforsikring for bestemte personer eller grupper. Bakgrunnen for dette kravet til eksplisitt medforsikringsrett ligger i «knock for knock»-reguleringens tapsplassering. Partene skal etter offshorekontraktenes normale ansvarsregulering bære alle tap innenfor egen risikosone, og tap skal finansieres gjennom partenes forsikringsdekning.

¹⁰⁵ Jf. NSPL 2016 § 18-1 (i) annet ledd

¹⁰⁶ Jf. NSPL 2016 § 18-1 (i) annet ledd.

Skal en operatør likevel skal ha rett til dekning for sin «value interest» eller en «liability interest» under en offshorekontrakt bygget på «knock for knock» må derfor etter § 18-1 (i) annet ledd ha særlig hjemmel for slik medforsikringsdekning. Kretsen av medforsikrede under en offshoreforsikring vil dermed bero på en tolkning av de underliggende kontraktens ansvarsreguleringer med det formål å avgjøre om det kan sies å foreligge en rett til medforsikring. Er operatøren ikke gitt rett til medforsikring på bakgrunn av den underliggende offshorekontrakt er det viktig å bemerke at slik dekning kan oppnås gjennom avtale om medforsikring og dermed dekning under Planens kapittel 8.

Fremstillingen av kretsen av medforsikrede under de to foregående punkt viser, som uttalt i motivene til § 18-1 (i), at under en offshoreforsikring vil det være beskyttelse under en «waiver of subrogation»-klausul som utgjør det viktigste element ved tredjemannsdekningen. Det har lang tradisjon innen petroleumsrelaterte forsikringer å innta en spesiell «waiver of subrogation»-klausul, selv om det tidligere stort sett var de samme selskaper som har status som medforsikret under forsikringsavtalen som også var beskyttet av det uttrykkelige regressvernet.¹⁰⁷ Etter Planens kapittel 18 har man gitt «waiver of subrogation»-klausulen en ordlyd som åpner for at det må stilles spørsmål ved om den spesielle regressfraskrivelsesklausul under offshoreforsikring må sies å gi et selvstendig vern mot assurandørens regress, uten at operatøren oppnår status som medforsikret etter kapittel 8. Redegjørelsen over viser at kretsen av medforsikrede under § 18-1 (i) første ledd vil omfatte en større gruppe enn de som oppnår medforsikringsdekning under § 18-1 (i) annet ledd. Ved å kun stille krav om sedvanlig kontraktsregulering vil enhver operatør under en kontrakt bygget på et «knock for knock»-prinsipp ha rett til regressvern så langt dette er gitt i den underliggende kontrakt.¹⁰⁸ Gruppen medforsikrede etter annet ledd vil på den annen side kun omfatte de som er gitt spesiell medforsikringsrett i offshorekontraktene. Det er lite juridisk teori som behandler dette spørsmål etter etableringen av offshoreforsikring under Planens vilkår. Det er likevel klart at ut fra en tolkning av ordlyd, uttalelsene i motivene omkring oppbygningen av klausulen og forholdet mellom de to ledd, vil det være en større gruppe operatører under en ren «knock for knock»-regulering som oppnår kun regressvern under offshoreforsikringen og ikke medforsikringsvern. Dette skiller seg også fra den generelle medforsikringsregulering, hvor det ved 2016-revisjonen av Planen er inntatt en «waiver of subrogation»-klausul i § 8-2. Her er den spesielle regressfraskrivelsesklausul en del av medforsikringsdekningen, og skal tredjemann oppnå regressvern etter § 8-2 vil det være under forutsetning av status som medforsikret.

¹⁰⁷ Se Bull (1988), s. 485-486.

¹⁰⁸ Se NSPL 2016 § 18-1 (i) tredje ledd

3.5 Tredjemannsdekningen mens forsikringsavtalen løper.

En forsikring begynner å løpe «når forsikringstageren eller assurandøren har godtatt de vilkår den annen part har stilt»¹⁰⁹ dersom annet ikke er avtalt, og avsluttes når den avtalte forsikringsperiode utløper. Medforsikredes rettigheter mens forsikringer løper er derfor et spørsmål om hvilke rettigheter medforsikrede er gitt under forsikringsperioden, før et eventuelt inntruffet forsikringstilfelle, eller før en avtale termineres.¹¹⁰ I de underliggende maritime offshorekontrakter er det forutsatt at operatøren skal ha kontraktsfestede rettigheter mens forsikringen løper. Leverandøren er for det første pålagt å skaffe operatøren bevis for at det er tegnet kontraktsmessig forsikringer, og at de tegnede forsikringer gir kontraktsmessig dekning av tap og skader.¹¹¹ For det andre hjemler kontraktene operatørens rett på varsel dersom leverandørens forsikringsavtale opphører.¹¹² Formålet med kontraktsreguleringen er å gi operatøren kontroll med leverandørens forsikringsdekning, og dermed mulighet til å sikre sine interesser ved endringer i leverandørens forsikringsdekning. Tapsfinansiering gjennom forsikring er et viktig element for at partene skal ha økonomisk bæreevne til å oppfylle sine kontraktsforpliktelser under en «knock for knock»-regulering. Ved redegjørelsen for operatørens rettigheter gjennom status som medforsikret under offshoreforsikringen oppstår det dermed to spørsmål: Det første er om operatørens rett til forsikringsbevis er inntatt i Planens offshoreforsikringsvilkår, og det andre er om operatørens krav på varsel om oppsigelser og endringer er ivaretatt gjennom offshoreforsikringens vilkår. Spørsmål to er redegjort for i punkt 3.5.2.

3.5.1 Medforsikredes rett til opplysninger om forsikringsforholdet

Gjennom offshorekontraktenes forsikringsregulering er leverandøren pålagt å gi operatøren tilstrekkelig bevis for at forsikringsdekningen er i overenstemmelse med den risikofordeling kontrakten forutsetter. Dette innebærer opplysninger om hvilke forsikringer som er tegnet, og informasjon som beviser at forsikringsvilkårene møter kontraktens krav.¹¹³ Etter Planens § 1-2 først ledd er forsikringstageren gitt rett til utstedt polise ved inngått forsikringsavtale. Politen skal etter ordlyden i § 1-2 første ledd ha et innhold som kan «bekrefte at avtale er inngått og henwise til vilkårene». Dersom operatøren forespør informasjonen vil leverandøren etter den underliggende kontrakt være pliktig å gi operatøren innsyn i forsikringspolisen. Operatørens rett til kontroll med leverandørens forsikringer ved utstedt bevis er ikke direkte vernet

¹⁰⁹ Jf. NSPL § 1-5

¹¹⁰ Vanlig praksis er at en forsikringsavtale løper i et år av gangen, med mindre partene ved tegning av avtalen har inngått en annen avtale, jf. Planen 2016, § 1-5 siste ledd.

¹¹¹ Se som eksempel «OLF Proposal» cl. 8.12 åttende ledd, og tilsvarende i «Supplytime 2005» cl. 17 (b)

¹¹² Som eksempel se «OLF proposal», cl. 8.12 femte ledd.

¹¹³ Som eksempel se «OLF Proposal» cl. 8.12 åttende og niende ledd.

under Planens vilkår. En medforsikret operatør er ikke gitt noen selvstendig rett til å hente ut slik informasjon om forsikringsavtalen, og kontraktsmessig informasjon må derfor innhentes fra leverandøren.¹¹⁴

3.5.2 Medforsikredes rett på varsler

En operatør med tredjemannsdekning under § 18-1 (i) vil ha et behov for å vite at forsikringsavtalen opprettholdes uendret gjennom offshorekontraksperioden. For en medforsikret operatør under § 18-1 (i) annet ledd vil endringer i, eller opphør av forsikringsavtalen, kunne føre til bortfall av retten til å kreve forsikringserstatning og medføre at han selv må tegne forsikring for sine interesser. Er operatøren gitt dekning under en «waiver of subrogation»-klausul etter § 18-1 (i) første ledd vil det også foreligge et behov for varsel dersom forsikringsavtalen endres eller faller bort. Formålet med full regressbeskyttelse er å garantere for operatørens skadesløsholdelse i tråd med den underliggende kontrakt, og endres dette vil operatøren være utsatt for en stor økonomisk risiko dersom han påfører den forsikrede gjenstand skader. Kontroll med leverandørens forsikringsdekning er også meget viktig for at en operatør skal vite at leverandøren har økonomisk bæreevne til oppfyllelse av offshorekontraktens «knock for knock»-forpliktelser.¹¹⁵ Et varsel om endring eller opphør gjør at operatøren selv kan ta grep for å sikre sine interesser gjennom å tegne forsikring for leverandørens regning.¹¹⁶

Medforsikredes stilling under forsikringsavtalen er ikke spesielt regulert i § 18-1 (i), og må dermed avgjøres ut fra de generelle regler om medforsikring i Planens kapittel 8. Endres eller opphører forsikringsavtalen er regelen at medforsikrede ikke er gitt noen rett til varsel etter Planens vilkår. Dette følger av ordlyden i § 8-4 som sier at endringer og oppsigelse av forsikringsavtalen «shall also apply in relation to the co-insured third party». Forsikringstageren vil ha myndighet til å foreta endringer, eller avslutte forsikringsforholdet uten at medforsikrede operatør under en maritim offshorekontrakt vil få noe varsel fra assurandøren. I motivene til Planen begrunnes denne regel med at medforsikrede har mulighet til å avtale bedre vilkår enn det som følger av § 8-4 direkte med assurandøren, og at en generell rett til varsel ikke er nødvendig under enhver forsikringsavtale.¹¹⁷ I Sjøforsikringsplanen av 1964 fulgte det av § 132 første ledd¹¹⁸ en varslingsplikt for assurandøren, for de tilfeller hvor assurandøren «on notification from the assure or otherwise, has become aware of the assured's identity».¹¹⁹ Denne

¹¹⁴ Jf. NSPL 2016, § 1-5

¹¹⁵ Se Bull (1988), s. 259.

¹¹⁶ Se som eksempel «Supplytime 2005» cl. 17 (c) eller «OLF Proposal» cl. 8.12 siste ledd.

¹¹⁷ Motiver til NSPL 2016 del 1, 216.

¹¹⁸ Norsk Sjøforsikringsplan av 1964

¹¹⁹ Jf. Norsk Sjøforsikringsplan av 1964, § 132 første ledd.

løsning ble ikke videreført i Sjøforsikringsplanen av 1996, da status som medforsikret fikk sitt grunnlag i en uttrykkelig kontrakt, og normalløsningen er da at medforsikrede er kjent for assurandøren.¹²⁰ Det blir også i motivene til reguleringen i Sjøforsikringsplanen av 1996 vist til det faktum at medforsikrede kan oppnå bedre rett enn det som er regelen etter § 8-4 gjennom egen avtale med assurandøren.¹²¹

I de maritime offshorekontraktene foreligger det et krav om at forsikringer opprettholdes uendret gjennom kontraktperioden, men operatørens krav på varsel dersom det skulle skje endringer på dette punkt er noe ulikt utformet i de ulike kontraktstyper. I «supplycertepartiet» «Supplytime 2005» er det ikke inntatt noe krav om varsel og det vil dermed ikke være noen ulikhet i operatørens rettigheter under Planen og den underliggende kontrakts reguleringer. I «OLF Proposal» er derimot inntatt som krav i offshorekontrakten at det i leverandørens forsikringsavtaler skal inntas som vilkår at operatøren skal ha rett på varsel:

«Contractor shall ensure that all insurance policies include a clause requiring the insurer to notify Company in writing at least 30 – thirty - days prior to variations, cancellation or expiry of the insurance policies.»¹²²

Her kreves det en forsikringsklausul som gir operatøren rett til varsel uavhengig av medforsikringsstatus. Dette krever at det inngås en avtale med assurandøren ved tegning av forsikringsavtalen for at leverandøren skal oppfylle sin kontraktsforpliktelse. Hvilke krav til varsel den medforsikrede operatøren har krav på under offshorekontrakten må dermed bero på en konkret tolkning av den enkelte kontrakts ansvars- og forsikringsklausuler. Behovet for kontroll med egen medforsikringsdekning, og kontroll med leverandørens forsikringsdekning innenfor hans risikosone har dermed ingen hjemmel i offshoreforsikringsavtalen under Planens kapittel 18. Det må antas at det vil inngås avtale som konkret dekker det krav de underliggende kontrakter reiser slik det også ble gjort under de tidligere borestandarder.¹²³

Hensynet til kontroll med forsikringsdekningen er i teorien omtalt som en viktig bakgrunn for status som medforsikret under en offshoreforsikring på bakgrunn av den meget viktige rolle partenes forsikringsdekning har under «knock for knock»-reguleringen. De to foregående punkters redegjørelse for medforsikredes rettigheter mens forsikringsavtalen løper viser likevel at medforsikrede ikke er gitt noen rett til kontroll med forsikringsavtalen gjennom sin status som medforsikret uten at det er inngått spesiell avtale med assurandøren. Det taler for at

¹²⁰ Se Norsk Sjøforsikringsplan av 1996 mot., s. 205.

¹²¹ Ibid.

¹²² Jf. «OLF Proposal» cl. 8.12 sjette ledd

¹²³ Se Bull (1988), s. 449

hensynet til kontroll med forsikringsdekningen ikke er ivaretatt under Planens vilkår og at det behov operatøren måtte ha for kontroll med forsikringsavtalen utover det han vil få fremlagt av leverandøren vil kreve spesiell avtale med assurandøren. Kjenner assurandøren til den underliggende kontrakt og medforsikredes rettigheter må det likevel stilles spørsmål ved om assurandøren etter alminnelige regler kan overse dette forhold. Dette må vurderes ut fra alminnelige norske regler om assurandøren bryter sin forpliktelse mot en part i et annet kontraktsforhold og om han dermed må pålegges en aktivitetsplikt overfor medforsikrede.

3.6 Medforsikredes stilling ved inntruffet forsikringstilfelle

3.6.1 Innledning

Ved inntrådt forsikringstilfelle vil medforsikredes rett på forsikringserstatning direkte fra assurandøren utgjøre et vesentlig element ved medforsikring.¹²⁴ Ved offshoreforsikring under Planens kapittel 18 vil likevel assurandørens uttrykkelige regressfraskrivelse gjennom en «waiver of subrogation»-klausul utgjøre den viktigste bakgrunn for medforsikringsdekning.¹²⁵ Regressfraskrivelserklausulens viktige funksjon har sammenheng med forsikringsdekningens betydning under de maritime offshorekontraktens ansvarsregulering. Forsikringen funksjon som «ordnet tapsfinansiering» innebærer at assurandøren skal bære det ansvar forsikringstageren har påtatt seg gjennom offshorekontrakten uavhengig av den skadevoldende hendelse.¹²⁶ Dette medfører at i tillegg til forsikringsdekning for tap og skader innenfor egen risikosone blir regressfraskrivelse meget viktig for at offshorekontraktens risikofordeling ikke skal forrykkes som en følge et regresskrav fra assurandøren mot en uaktsomt skadevoldende tredjemann innenfor operatørens risikosone. En slik uttrykkelig regressfraskrivelse er inntatt i § 18-1 (i) første ledd, hvor grunnlaget for operatørens vern vil være at det foreligger et sedvanlig kontraktsmessig grunnlag.¹²⁷ Skal en operatør kunne kreve rett til forsikringserstatningen må det foreligge grunnlag for en medforsikringsdekning etter § 18-1 (i) annet ledd.

Formålet med fremstillingen av medforsikredes stilling ved inntrådt forsikringstilfelle er å få klarhet i medforsikredes rettigheter ved inntrådt forsikringstilfelle under en offshoreforsikring og hvordan Planens vilkår ivaretar de underliggende kontraktens reguleringer. Først vil det redegjøres for medforsikredes rett til å kreve forsikringserstatning under § 18-1 (i) annet ledd. Deretter vil det redegjøres for tredjemannsdekningen under «waiver of subrogation»-klausulen i punkt 3.8.

¹²⁴ Se Bull (1988), s. 267

¹²⁵ Se Bull (1988), s. 484

¹²⁶ Se Kaasen (2006), s. 752

¹²⁷ Se redegjørelsen for kretsen av medforsikrede i punkt. 3.6

3.6.2 Medforsikredes rett til forsikringsutbetaling

Tredjemanns adgang til å kreve forsikringserstatning direkte fra assurandøren krever status som medforsikret under § 18-1 (i) annet ledd. En rett til erstatningsutbetaling forutsetter et økonomisk tap og vil dermed være aktuelt for de tredjemenn som har en «value interest» eller «liability interest» som redegjort for under punkt 3.3. Dette innebærer en dekning under forsikringsavtalen for medforsikredes egne tap som følge av skade eller tap. Det vil i utgangspunktet være i strid med en ansvars- og forsikringsregulering bygget på et «knock for knock»-prinsipp at operatøren skal kunne plassere sitt økonomiske tap under medkontrahentens forsikringsavtale. En slik rett vil dermed gi operatøren en utvidet dekning i forhold til den underliggende kontrakt, og det er i motivene uttalt at medforsikringsdekning under § 18-1 (i) annet ledd skal være forbeholdt «those situations where there was a need for more extensive co-insurance status»¹²⁸. Det henvises her til et utvidet behov utover det som følger av normalløsningen i offshorekontrakter som er «knock for knock», og det vil kreves spesiell hjemmel i den underliggende kontrakt for slik medforsikringsdekning.

Kravet til spesiell hjemmel for medforsikringsdekning følger av ordlyden i 18-1 (i) annet ledd hvor det uttrykkes at en tredjemann må være «contractually entitled to be co-insured».¹²⁹ Det vil i den videre fremstillingen av medforsikredes rett til forsikringserstatning først reises spørsmål ved operatørens rett til dekning av sin «value interest» under kapittel 18, og deretter medforsikret operatørs mulighet for dekning av sin «liability interest». Tilslutt vil det redegjøres for den begrensning som følger av subsidiaritetsklasulen i § 18-1 (i) annet ledd siste punktum.

3.6.3 Medforsikredes dekning av «value interest»

Tredjemann med en økonomisk interesse knyttet til den forsikrede interesses formuesverdien vil på bakgrunn av sin status som medforsikret kunne kreve tap eller skade dekket direkte fra assurandøren. Retten til forsikringserstatning er et viktig element i tredjemannsdekningen under medforsikringssystemet uttrykt i NSPL 2016 § 8-1 (min utheving):

«If the insurance is explicitly effected for the benefit of a third party, *the insurance also covers this party's interests* within the scope and overall limits of the insurance.»

¹²⁸ Se NSPL 2016 mot. del 4, s. 74

¹²⁹ Jf. § 18-1 (i) annet ledd.

Medforsikredes «value interest» kan være eierinteresser i det forsikrede fartøy eller innretning, eller en eierinteresse knyttet til utstyr benyttet i tilknytning til den mobile innretningen. Det kan på bakgrunn av dette oppstilles tre vilkår for medforsikredes rett til direkte forsikringsutbetaling fra assurandøren under Planens kapittel 18. Det første vilkår vil være at tredjemann har status som medforsikret under § 18-1 (i) annet ledd.¹³⁰ Det andre vilkår er at den gjenstand den økonomiske gjenstand knytter seg til er omfattet av forsikringen. Det følger av § 18-2 første ledd (b) at også utstyr benyttet i tilknytning til den forsikrede mobile offshore-innretning er omfattet av forsikringen. Det siste vilkår for retten til utbetalt forsikringserstatning vil være at medforsikrede ikke gis større rettigheter «enn under kontrakten».¹³¹ Dette vilkåret viser til den underliggende maritime offshorekontrakt og innebærer at en medforsikret tredjemann ikke skal ha bedre rett under forsikringsavtalen enn det som følger av den avtalte maritime offshorekontrakt. Løsningen vil dermed bero på en tolkning av om medforsikredes interesse er omfattet av forsikringen, jf. § 18-2 og de kontraktsrettslige reguleringer av medforsikredes ansvar under den maritime offshorekontrakt.

3.6.4 Medforsikredes dekning av «liability interest»

Utover dekning for tap eller skade på gjenstander medforsikrede eier vil medforsikrede også ha rett på ansvarsdekning ved kollisjon, som vil være en dekning av medforsikredes «liability interest». Gjennom «knock for knock»-reguleringen kan operatøren allokere sitt ansvar over på leverandøren for tap eller skade innenfor hans risikosone. Spørsmålet er derfor om medforsikrede kan få dekket sitt ansvar direkte hos assurandøren, såkalt organisert form for direct action. Assurandørens ansvar for kollisjon i henhold til § 18-14 jf. § 13-1 omfatter sikredes ansvar. Som medforsikret vil operatøren være «sikret» under forsikringskontrakten og vil etter ordlyden i § 18-14 jf. § 13-1 kunne få dekket sitt ansvar for skade som faller innenfor leverandørens risikosone. En slik rettighet vil ha størst betydning dersom leverandøren er insolvent og operatøren dermed må søke dekning for sitt krav hos assurandøren. I motivene viser man også til et praktisk eksempel i forbindelse med «bare boat»-certeparti hvor operatøren i kraft av «Charterer» er manager og opererer skipet, og dermed kan pådra seg ansvar for kollisjon. Eierne av fartøyet har som leverandør ansvaret for å tegne forsikring og operatøren vil dermed gjennom medforsikring være «sikret» og ha dekning for sitt ansvar.¹³²

3.6.5 Subsidiaritetsklausulen

Dersom vilkårene for dekning foreligger vil det være begrensninger i medforsikredes adgang til å gjøre sitt krav gjeldende overfor assurandøren. Den første begrensning er, som redegjort

¹³⁰ Se redegjørelsen i punkt 3.6.

¹³¹ Jf. NSPL 2016 § 18-1 (i) tredje ledd.

¹³² NSPL mot. del 4, 75

for over, de underliggende kontraktens ansvarsreguleringer.¹³³ For det andre er det inntatt en subsidiaritetsklausul i medforsikringsklausulen. Reguleringen fører til at medforsikredes dekning under forsikringsavtalen vil være subsidiær overfor en forsikring medforsikrede selv har tegnet. Et viktig hensyn bak forsikringsreguleringen i offshorekontraktene er å unngå kostbar dobbeltforsikring, og partene er derfor pålagt å forsikre sine egne risikoser. Det er derfor ingen grunn til at det samme ansvar skal dekkes under medforsikredes forsikringsavtale.

3.7 Medforsikredes vern mot assurandørens innsigelser

Hvilke vern medforsikrede har mot assurandørens innsigelser knytter seg til hvilken virkning mulige brudd på opplysnings- og omsorgspliktene vil ha for medforsikredes krav mot assurandøren.¹³⁴ Det må skilles mellom hvilke av medforsikredes egne forhold som kan påvirke assurandørens ansvar, og betydningen av forsikringstageren og de andre «sikredes» brudd på opplysnings- og omsorgspliktene. Spørsmålene reguleres i de generelle regler for medforsikring og er etter 2016-revisjonen samlet under § 8-3. Bestemmelsens innhold tilsvarer reguleringen av innsigelsesvernet i de tidligere planer, men gir nå en samlet og fullstendig regulering av omsorgs- og opplysningsplikt, og identifikasjon.

3.7.1 Medforsikredes opplysnings- og omsorgsplikter

Reglene om opplysningsplikt i Planens kapittel 3 hjemler «forsikringstagerens» opplysningsplikt, og assurandøren rett til å påberope seg innsigelsene overfor en medforsikret under kapittel 18 krever dermed spesiell hjemmel under forsikringsavtalen.¹³⁵ Hjemmel for assurandørens rett til innsigelser, også overfor medforsikrede, er plassert i Planen kapittel 8, jf. § 8-3 første ledd hvor det slås fast at «the rules contained in Chapter 3, Section 1, shall apply correspondingly to the co-insured third party, (...)». Det vil være informasjon av betydning for assurandørens risikovurdering det skal opplyses om, og det er satt som vilkår for assurandørens rett til innsigelser at medforsikrede kjenner til sin status under forsikringsavtalen. Bakgrunnen for dette tilleggsvilkår er at det ikke kan kreves at tredjemann gir opplysninger dersom han ikke har kunnskap om sin status som medforsikret under forsikringsavtalen.¹³⁶ Under offshoreforsikring vil status som medforsikret ha grunnlag i offshorekontraktenes ansvars- og forsikringsregulering. Dersom den underliggende kontrakt fremsetter et krav om medforsikring må det også kunne forutsettes at operatøren kjenner til sin status under forsikringskontrakten og dermed må han pålegges opplysningsplikt etter Planens kapittel 3, første avsnitt.

¹³³ Jf. § 18-1 (i) tredje ledd.

¹³⁴ Bull (2007), s. 530.

¹³⁵ NSPL 2016 mot. del 1 s. 215

¹³⁶ Ibid.

Ved medforsikredes brudd på opplysningsplikten vil assurandøren dermed kunne påberope Planens kapittel 3, første avsnitt og det må foretas en vurdering av medforsikredes forsømmelse under den konkrete forsikringskontrakt.

Omsorgsplikt vil medforsikrede ha som en følge av sin status som «sikret» under forsikringsavtalen, jf. Planen kapittel 3, avsnitt 2-5 og § 5-1. Likevel fant man det nødvendig med å innta en presisering i § 8-3 annet ledd. Reguleringen er inntatt med det formål å gi informasjon om medforsikredes omsorgsplikt under Planen, men uten at det er gitt noen særlig regulering av omsorgsplikten under kapittel 8. Ved brudd på omsorgspliktene må det foretas en konkret vurdering av medforsikredes forsømmelse etter de generelle regler, og en forsikringserstatning vil kunne bli redusert dersom det foreligger grunnlag etter de generelle omsorgspliktsregulering.

3.7.2 Identifikasjon med forsikringstagerens, eller andre sikredes brudd på omsorgs- og opplysningspliktene

Et viktig element ved medforsikringsdekningen etter kapittel 18 vil være om den medforsikrede skal identifiseres med forsikringstagerens eller andre sikredes brudd på opplysnings- og omsorgsplikter. Etter Planens § 8-3 tredje ledd vil assurandøren også overfor den medforsikrede kunne påberope identifikasjonsreglene i Planens §§ 3-36 til 3-38. Det innebærer at medforsikrede ikke er gitt noen selvstendig dekning under forsikringsavtalen, og feil og forsømmelser begått av andre kan gjøres gjeldende overfor en medforsikret tredjemann. Medforsikrede må for det første fullt ut identifiseres med forsikringstagerens «feil eller forsømmelser», jf. Planen § 3-38. Det vil si at assurandøren overfor medforsikrede kan påberope feil og forsømmelser begått av forsikringstageren selv, men i tillegg også personer som har inngått avtale på vegne av forsikringstageren.¹³⁷ Denne utvidende tolkning av bestemmelsens ordlyd følger av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.¹³⁸ Med hensyn til feil eller forsømmelser begått av andre «sikrede» eller medeiere er hovedregelen etter Planens § 3-37 at det ikke skal skje noen identifikasjon. Det uttales i motivene at det vil fremstå urimelig dersom medforsikredes dekning ville settes ned eller falle bort som en følge av feil eller forsømmelser begått av denne gruppen som i utgangspunktet ikke vil ha en beslutningsmyndighet over det forsikrede fartøy eller innretning.¹³⁹ Ønsker medforsikrede en selvstendig dekning under forsikringsavtalen og dermed unngå identifisering etter § 3-38 vil det kreve en eksplisitt avtale om selvstendig dekning, jf. Planen § 8-7.

¹³⁷ Se NSPL 2016, mot del 1, s. 128

¹³⁸ Ibid.

¹³⁹ Se NSPL 2016 mot. del 1, 215.

Overfor en operatør som etter den underliggende kontrakt kun har rett på «protectiv co-insurance» etter § 18-1 (i) første ledd, kan det stilles spørsmål ved om assurandøren kan påberope seg de samme innsigelser som overfor en medforsikret under § 18-1 (i) annet ledd. Dette spørsmål er ikke behandlet i motivene til § 18-1 (i), eller i motivene til den tidligere Sjøforsikringsplanens av 1996 kapittel 18, § 18-9. Det er klart at personer kan oppnå dekning under bestemmelsen i § 18-1 (i) første ledd uten at det foreligger grunnlag eller behov for en medforsikringsdekning etter § 18-1 (i) annet ledd. Bull behandler forholdet mellom medforsikringsdekning og «waiver of subrogation»-klausulen i de tidligere boreansvarsvilkår, og kommer der inn på denne problemstilling. Han konkluderer i sin fremstilling med at for de forsikringsvilkår som ikke eksplisitt regulerer assurandørens innsigelsesadgang under regressfraskrivelsesklausulen «må det foretas en viss begrensning i regressvernet»¹⁴⁰ i forhold til den ordlyd bestemmelsen er gitt. Videre sier han at «begrensningen behøver imidlertid ikke gå lenger enn det som er nødvendig for å oppfylle de alminnelige regler i norsk rett om at ingen kan fraskrive seg ansvar for tap som følge av eget forsett eller grov uaktsomhet»¹⁴¹. Den løsning som i dag er inntatt i Planens kapittel 18 bygger på de tidligere borekaskoforsikrings løsninger, noe som taler for at man kan tillegge dette resonnement betydning også overfor dagens § 18-1 (i) første ledd. Det åpner dermed for den påstand at assurandøren overfor en «sikret» under «waiver of subrogation»-klausulen ikke vil ha noen innsigelsesrett med mindre det også foreligger medforsikringsdekning etter § 18-1 (i) annet ledd.

3.8 Regressbeskyttelsen ved inntruffet forsikringstilfelle

3.8.1 Innledning

En operatør skal etter de underliggende maritime offshorekontraktens ansvarsregulering ikke pålegges det økonomiske tap dersom han, eller noen innenfor operatørens risikosone, påfører den forsikrede mobile innretning tap. Etter norsk rett vil en assurandør ha rett til å kreve regress hos skadevoldende tredjemann ved uaktsomt påført skade, jf. Skaderstatningsloven § 4-3¹⁴². Dette prinsipp er også inntatt i Planens vilkår hvor assurandøren gis rett til å tre inn i «sikredes rett mot tredjemann»¹⁴³. Det er innenfor offshorevirksomheten stor risiko for at det kan oppstå tap eller skade på den forsikrede interesse som kan føres tilbake til ansvarsbetingende forhold hos operatøren. Skal de maritime kontraktens tapsplassering opprettholdes må da

¹⁴⁰ Jf. Bull (1988), s. 487

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Lov om skadeserstatning av 13. juni 1969 nr. 26. Hovedregelen er at assurandøren etter å ha utbetalt erstatning kan «kreve regress hos den ansvarlige skadevolder så langt skadelidte kunne ha krevd erstatning hos skadevolderen etter § 4-2».

¹⁴³ Jf. NSPL 2016 § 5-13

operatøren ha beskyttelse mot sjøforsikringsassurandørens regress. Et vern mot assurandørens regress vil kreve særlig hjemmel, og for å sikre operatøren er det i offshorekontraktene inntatt en klausul som sier at leverandørens forsikringsavtaler skal inneholde en «waiver of subrogation»-klausul.¹⁴⁴

Den videre fremstilling under dette punkt vil dermed redegjøre for hvilke dekning operatøren oppnår under den spesielle regressfraskrivelsesklausul i § 18-1 (i) første ledd. Regressvernet er et viktig element i de underliggende kontraktens «knock for knock»-regulering, og fremstillingen har som formål å belyse i hvilke grad forsikringsavtalens «waiver of subrogation»-klausul viderefører denne regulering. Det vil for det første redegjøres for klausulens funksjon og innhold, og dernest vil det i dette punkt stilles spørsmål ved behovet for en spesiell regressfraskrivelsesklausul under Planens vilkår.

3.8.2 Forholdet mellom regressfraskrivelsesklausuler og Planens regulering av assurandørens regress mot skadevoldende tredjemann

I overensstemmelse med de underliggende kontraktens krav er det i Planens offshoreforsikring inntatt en «waiver of subrogation»-klausul i § 18-1 (i) første ledd. Som redegjort for, vil kretsen av tredjemenn som oppnår vern under denne bestemmelse være begrenset til de som etter sedvanlig kontraktsrettslig hjemmel er gitt slik rett. Foreligger kontraktsrettslig grunnlag, fraskriver assurandøren seg «any right of subrogation against a person if he has been granted contractual protection against recourse».¹⁴⁵ Regressfraskrivelsen under forsikringsavtalen må sees som en videreføring av de underliggende kontraktens regulering hvor partene uavhengig av skadevoldende handling skal holde hverandre skadesløse for tap innenfor egen risikosone. Spørsmålet som må reises er om det under Planens vilkår er nødvendig med en spesiell «waiver of subrogation»-klausul.

Assurandørens rett til å fremme regresskrav mot skadevoldende tredjemann har hjemmel i Planens § 5-13. Denne er likevel ikke uten forbehold og det følger en begrensning av ordlyden som det må vurderes om etablerer et tilstrekkelig regressvern for forsikringstagerens medkontrahent. Det følger av ordlyden at assurandørens generelle regressadgang er begrenset til «subrogated to the rights of the assured against the third party concerned». Begrensning statuerer det som er den alminnelige regel i norsk rett; at en assurandør overfor en skadevoldende tredjemann ikke kan påberope seg noen bedre stilling enn det skadelidte forsikringstager

¹⁴⁴ Se som eksempel «Supplytime 2005» cl. 17 (a) (ii) og «OLF proposal» cl 8.12 syvende ledd.

¹⁴⁵ Jf. § 18-1 (i) første ledd.

ville hatt.¹⁴⁶ Dette innebærer at assurandørens regressadgang mot skadevoldende tredjemann må avgjøres ut fra en tolkning av den «sikredes» underliggende kontrakter.

Som en følge av de maritime offshorekontraktenes ansvars- og forsikringsregulering vil forsikringstageren ikke ha noen rett til å gjøre krav gjeldende overfor skadevoldende operatøren når kontrakten bygger på et rent «knock for knock»-prinsipp. All rett til erstatning for påført skade innenfor egen risikosone vil være avskåret, og etter § 5-13 må dette innebære at assurandørens rett til å fremme et regresskrav også må være avskåret. At det foreligger en begrensning i assurandørens regressadgang som en følge av de underliggende maritime offshorekontrakter, støttes også av Bulls drøftelser omkring dette spørsmål i forhold til de tidligere petroleumrelaterte forsikringer i *«Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold»* (1988) hvor han trekker følgende slutning på side 490:

«Det regressvern en kontraktspart oppnår under en regressfraskrivelsesklausul eller som medforsikret, vil dermed være unødvendig hvor den underliggende kontrakten sikrer en kontraktspart mot at medkontrahenten eller andre i dennes risikosone kan gjøre krav gjeldende mot han»

På bakgrunn av dette må det kunne sies å foreligge et begrenset behov for en spesiell regressfraskrivelse i de tilfeller hvor de underliggende kontrakter bygger på et rent «knock for knock»-prinsipp. Denne konklusjon synes likevel ikke å ha støtte i, eller å ha blitt hensyntatt i, motivene til § 18-1 (i) første ledd. I motivene vises det til § 5-13 uten at begrensningen som ligger i bestemmelsens ordlyd blir drøftet. Henvisningen til bestemmelsen er kun etterfulgt av en uttalelse om at «protection against subrogation under the insurance therefore becomes an important part of the “knock-for-knock” regulation.»¹⁴⁷. Dette viser at man ved etableringen av offshoreforsikring så et behov for den spesielle regressfraskrivelse for å opprettholde de underliggende kontraktens regressfraskrivelse i forhold til den regressregulering som følger av § 5-13. Dette åpner også for en påstand om at partene mener en «waiver of subrogation»-klausul vil gi et utvidet regressvern og sikkerhet for kontraktens ansvarsregulering sammenlignet med Planens øvrige vilkår.

3.8.3 Forholdet mellom medforsikringsreguleringen og «waiver of subrogation»-klausulen

¹⁴⁶ Jf. Skadeerstatningsloven § 4-3

¹⁴⁷ Se NSPL 2016 mot del 4, s. 74.

«Waiver of subrogation»-klausulen i § 18-1 (i) første ledd har sitt grunnlag i de tidligere offshoreforsikringsstandarder og er en videreføring av den regressfraskrivelsesklausul som ble inntatt ved 1996-revisjonen av Planen. Nytt etter 2016-revisjonen av Planen er at det også er inntatt en «waiver of subrogation»-klausul i den generelle medforsikringsregulering i kapittel 8, jf. § 8-2.¹⁴⁸ Begge bestemmelser hjemler assurandørens regressfraskrivelse for «enhver regress»¹⁴⁹, men etter de generelle regler i kapittel 8 vil den beskyttede gruppe tredjemenn skille seg fra den gruppe som oppnår dekning under § 18-1 (i). Kretsen av tredjemenn som oppnår regressvern etter § 18-1 (i) vil være de som på sedvanlig kontraktsrettslig grunnlag har slik rett, og det foreligger ikke noe krav om medforsikringsavtale slik som etter § 8-2.

Med bakgrunn i ulikheten i grunnlaget for tredjemannsdekning må det reises spørsmål ved om denne ulikhet kan begrunne en «waiver of subrogation»-klausul i kapittel 18 når det allerede foreligger en «waiver of subrogation»-klausul i den generelle medforsikringsregulering. Forholdet mellom de klausuler er ikke kommentert i motivene til Planen av 2016, men i tidligere teori og praksis er forholdet mellom regressfraskrivelsesklausulen og den indirekte ansvarsdekning under medforsikring kommentert. Det ble der lagt til grunn at en «Waiver of subrogation»-klausul ved siden av status som medforsikret vil være overflødig. Bull uttaler at de to reguleringer sammen vil fremstå som «smør på flesk»¹⁵⁰ da den spesielle regressfraskrivelsesklausul ikke er ansett å gi tredjemann noen bedre stilling enn han ville oppnå under den indirekte ansvarsdekning under medforsikringen.¹⁵¹ Det samme synspunkt synes man også å bygge på i volgiftsdommen ND 1988 s. 263, hvor det ble lagt til grunn at en «waiver of subrogation»-klausul ikke ga grunnlag for en selvstendig vurdering, men i stedet ble ansett som en del av medforsikringsvernet.¹⁵² På tross av dette må det i offshoreforsikring under Planens kapittel 18 likevel åpnes for at en «waiver of subrogation»-klausul som selvstendig hjemmel vil ha en viktigere funksjon. Det etablerte skille i § 18-1 (i) mellom «protectiv co-insurance» i første ledd og annen medforsikringsdekning i annet ledd er utgangspunkt for en slik påstand. Under offshoreforsikringen vil en operatør på bakgrunn av offshorekontraktens «knock for knock»-regulering oppnå regressvern under § 18-1 (i) første ledd, mens den gruppe tredjemenn som oppnår medforsikringsdekning være begrenset til de med et utvidet behov for dekning. Dette

¹⁴⁸ Klausulen hjemler full regressfraskrivelse under medforsikring, men med to begrensninger. For det første begrenses tredjemannsvernet hvor det er tatt forbehold i den konkrete forsikringsavtale. For det andre begrenses den fulle regressfraskrivelse er hvor sikrede i en underliggende kontrakt har påtatt seg ansvar for tap som ellers ville være omfattet av forsikringen, jf. Planens § 8-2

¹⁴⁹ Jf. § 18-1 (i) første ledd og § 8-2.

¹⁵⁰ Se Bull (1988) s. 488

¹⁵¹ Se Bull (1988) s.

¹⁵² Jf. ND 1988 s. 263, hvor det på side 272 uttales: «Det er således enighet om at saksøkte ikke har noe bedre regressvern i kraft av den i politen inneholdte «Waiver of Subrogation» klausul enn om saksøkte utelukken- de hadde vært medforsikret. Voldgiftsretten kan derfor holde seg til saksøktes posisjon som medforsikret.»

viser hvordan forsikringsavtalen ivaretar de underliggende kontrakters tapsplassering, mens man etter kapittel 8 måtte ha gitt operatøren full medforsikringsdekning for å også sikre regressvern. Regressfraskrivelsesklausulens selvstendige funksjon følger også av uttalelser i motivene til § 18-1 (i) hvor det forutsettes at regressfraskrivelse vil være den normale dekning under offshoreforsikring på bakgrunn av «knock for knock»-regulering. Det understrekes også at medforsikring skal være forbeholdt de tilfeller hvor det er behov for en ekstra dekning av «value interest» eller «liability interest».¹⁵³ Gjennom en slik oppsplitting forhindrer man dermed at operatøren oppnår en mer gunstig posisjon som medforsikret enn det han har krav på etter de underliggende kontrakters ansvarsregulering. Hensynet til å unngå unødvendig dobbeltforsikring ivaretas også gjennom denne løsning.

3.8.4 «Waiver of subrogation»-klausulen - en aksept av absolutt regressfraskrivelse?

Det er klart at medforsikringsreguleringen i § 18-1 (i) har som hensikt å ivareta tapsplasseringsmodellen gjennom å skille mellom regressvern og medforsikring, og på den måte forhindre at risikoen forrykkes. Under dette punkt vil det som et tillegg til dette også drøftes hvorvidt forsikringsvilkåret må regnes som en absolutt regressfraskrivelse. Det vil innebære at assurandøren fraskriver seg all rett til innsigelser overfor den «sikrede» tredjemann, så langt regressvernet har grunnlag i den underliggende kontrakt og uavhengig av den skadevoldende handling. Dette tema er meget sparsommelig behandlet i den juridiske teori og det er få andre rettskilder som omtaler denne problemstilling. En drøftelse må dermed foretas med utgangspunkt i Planens ordlyd, utfylt av uttalelser i motivene og supplert av teori og reelle hensyn.

Utgangspunktet for drøftelsen er ordlyden i § 18-1 (i) som ut ifra en snever tolkning sammenholdt med begrensningen i § 18-1 (i) må det sies å gi hjemmel for en absolutt regressfraskrivelse. Assurandøren fraskriver seg «enhver regress» mot tredjemann i den utstrekning det foreligger en slik rett etter underliggende sedvanlig kontrakt. Innenfor petroleumsvirksomheten, er det som redegjort for, utviklet en tapsplasseringsmodell hvor risikoen for skade eller tap skal plasseres «uten hensyn til ansvarsbetingende forhold i noen form»¹⁵⁴. Tilsvarende ordlyd finner man også innenfor de maritime offshorekontrakter, og det danner dermed rammen for regressfraskrivelsen under forsikringsavtalen.¹⁵⁵

Det må likevel drøftes hvorvidt assurandøren er bundet uansett skadevoldende årsak, eller om det følger noe begrensning av alminnelige avtalerettslige prinsipper. Det er i norsk rett ingen

¹⁵³ Jf. NSPL 2016 mot. del 4, s. 74

¹⁵⁴ Jf. NF 05 art. 30.1

¹⁵⁵ Se som eksempel «OLF Proposal» cl. 8.1

regel som forbyr partene i en kontrakt å fri seg for alt ansvar for påført skade eller tap, og inn- ta en «waiver of subrogation» hvor de fraskriver seg retten til all regress fra skadevoldende tredjemann.¹⁵⁶ Det vil også for slike avtaler være et viktig prinsipp at inngåtte avtaler holdes.¹⁵⁷ Det presiseres kort i motivene til § 18-1 (i) første ledd at klausulen, på tross av den vide ordlyd, ikke skal forstås som en absolutt regressfraskrivelse, med henvisning til at en person ikke kan fraskrive seg ansvar for forsettlig eller grovt uaktsomme handlinger etter de nordiske lands lover, jf. avtalelovens § 36.¹⁵⁸ Noen tilsvarende presisering er ikke inntatt i motivene til den nye «waiver of subrogation»-klausul i Planens § 8-2. På bakgrunn av dette kan det hevdes at en operatør ikke kan ha regressvern ved forsettlig fremkalt forsikringstilfelle, og spørsmålet blir hvorvidt regressfraskrivelsen også må opprettholdes hvor operatøren, eller noen innenfor hans risikosone har fremkalt forsikringstilfellet ved egen grov uaktsomhet. Kaasen viser til en tilsvarende problemstilling i sin kommentar til NF 05 og trekker der frem at kontraktens og forsikringens system fremstår som hensiktsmessige løsninger, kommersielt og rettslig.¹⁵⁹ Han trekker også frem det moment at assurandøren har påtatt seg en ubetinget plikt til regressfraskrivelse basert på «knock for knock»-reguleringen som må ansees å være et velkjent og etablert ansvarssystem med et element av ansvarsdekning.¹⁶⁰ Det må også trekkes inn som et moment i denne vurdering at det i Planens § 3-33, som regulerer grovt uaktsomt fremkalt forsikringstilfelle, vises til en skjønnsmessig nedsettelse av assurandørens ansvar ut fra «degree of fault and circumstances generally»¹⁶¹. Dette åpner for at i hvert fall enkelte tilfeller av grov uaktsomhet klart ikke vil avskjære operatørens rett til regressvern. Det er likevel ikke tilstrekkelig grunnlag for å oppstille noen konklusjon under denne problemstilling og det må holdes åpent at det også kan foreligge et avtalt absolutt regressvern uavhengig av skadevoldende handling.

3.8.5 Hensynet til leverandøren som bakgrunn for en «waiver of subrogation»

Over er «waiver of subrogation»-klausulens betydning for operatørens regressvern drøftet. Det er til slutt også nødvendig med en kort redegjørelse for leverandørens stilling under en «waiver of subrogation»-klausul. Problemstillingen er da om regressfraskrivelsesklausulen

¹⁵⁶ Se Wilhelmsen (2012), s. 103.

¹⁵⁷ Kong Cristian Den Femtes Norske Lov av 25. april 1687 (NL) 5-1-1

¹⁵⁸ Se NSPL 2016 mot. del 4 s. 75

¹⁵⁹ Jf. Kaasen (2006), s. 757

¹⁶⁰ Ibid.

¹⁶¹ Jf. Planen 2016, § 3-33.

også vil gi forsikringstageren et vern ved et inntruffet forsikringstilfelle. Er en assurandør med hjemmel i Planens § 5-13 avskåret fra regress vil det være et spørsmål om hvem som da skal bære det tap assurandøren etter den underliggende kontrakt ikke kan få tilbakebetalt fra skadevoldende tredjemann. Etter Planens § 5-14 er assurandøren gitt hjemmel til å sette ned sitt ansvar overfor «sikrede» tilsvarende det beløp han er avskåret fra å innhente fra skadevoldende tredjemann. Vilkåret for en slik nedsettelse er at den sikredes kontraktsregulerte regressfraskrivelse «enten ikke kan ansees sedvanlig i vedkommende fart, eller er skjedd i strid med forskrift som assurandøren har gitt med hjemmel i § 3-28»¹⁶². Sedvanlighetskravet er ikke spesielt angitt i motivene til bestemmelsen, og det vises til en vurdering i den konkrete sak.¹⁶³ For en leverandør i offshorevirksomhet vil en «waiver of subrogation»-klausul, med henvisning til den vurdering som gjøres under sedvanlighetskravet i § 18-1 (i) først ledd måtte antas å være sedvanlig. Etter § 3-28 kan assurandøren ved kontraktsinngåelse bestemme at «ved kontraktsslutning i forbindelse med driften av det forsikrede skip skal benyttes bestemte vilkår eller at bestemte vilkår ikke skal benyttes». Dette åpner for at dersom det er i strid med § 3-28 vil forsikringstager måtte bære det økonomiske ansvar for tapet assurandøren ikke kan søke tilbakebetalt gjennom regress. En «waiver of subrogation»-klausul vil fjerne den usikkerhet § 5-14 medfører for forsikringstageren knyttet til nedsettelse av forsikringserstatning. Har assurandøren eksplisitt fraskrevet seg sin regressadgang er dette ikke lenger forsikringstagerens kontraktsforpliktelse, som er grunnlag for assurandørens regressfraskrivelse. Dette taler for at leverandøren dermed oppnår en beskyttelse mot nedsettelse av forsikringserstatningen gjennom en «waiver of subrogation»-klausul. Spørsmålet er ikke direkte kommentert i motivene til § 5-14 eller § 18-1 (i) første ledd, men Wilhelmsen viser til denne problemstilling i sin artikkel «Liability and insurance clauses in contracts for vessel services in the Norwegian offshore sector - the knock for knock principle» og uttaler at det for å sikre både skadevolder og forsikringstager er det nødvendig å innta bestemmelser som sikrer mot regress i forsikringsavtalen.¹⁶⁴

¹⁶² Jf. NSPL 2016, § 5-14.

¹⁶³ SE NSPL 2016 mot. del 1, s. 180.

¹⁶⁴ Se Wilhelmsen (2012), s. 94.

4 Litteratur, lover, rettsavgjørelser og artikler

4.1.1 Litteratur

- Askheim, Bull, Lange (1983) Askheim, Lars Olav, Hans Jacob Bull og Viggo Lange. Maritime offshorekontrakter : karakteristiske trekk ved sentrale maritime offshorekontrakter. Oslo 1983
- Alvik (2014) Alvik, Ivar. Fartøystjenesteleie, Om bakgrunnsrett og risikofordeling ved tidsbaserte fartøystjenester. Oslo 2014.
- Bull (2008) Bull, Hans Jakob. Forsikringsrett. Oslo 2008
- Bull (1988) Bull, Hans Jacob. Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold, Oslo 1988.
- Falkanger og Bull Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. Sjørett. Oslo 2010
- Gade og Woxholth (1979) Gade, Fred-Arne and Geir Woxholth. Offshorecenterpartier i rettslig belysning. Oslo, 1979
- Kaasen (2006) Kaasen, Knut. Petroleumskontrakter : med kommentarer til NF 05 og NTK 05. Oslo, 2006
- Lazaridis (2011) Lazaridis, Sofia. Maritime offshore contracts : compendium. Oslo, 2011
- Wilhelmsen og Bull (2007) Wilhelmsen, Trine-Lise og Hans Jacob Bull. Handbook in hull insurance. Oslo, 2007

4.1.2 Rettsavgjørelser

Rt. 1939 s. 343

ND 1990 s. 194

ND 1988 s. 263

«Mørland»

4.1.3 Artikler

- Bull (2004) Bull, Hans Jacob. Insurance Law and Marine Insurance Law: The Unequal Twins, Scandinavian studies in Law Volume 46, Stockholm (2004) s. 11
- Falkanger (1997) Falkanger, Thor. Tolking av sjørettslige standardkontrakter – særlig om betydningen av forarbeider. Ånd og rett – Festskrift til Birger Stuevold Lassen. Oslo (1997), pp. 289 – 302
- Haaskjold (2002) Haaskjold, Erlend Kontraktsforpliktelser. Oslo 2002
- Nisja (2003) Nisja, Ola. Standardvilkår – en oversikt, Tidsskrift for forretningsjus 2003 s. 302-315
- Syvertsen (2012) Syvertsen, David R. R. Co-insurance of third parties and waiver of subrogation under hull insurance of mobile offshore drilling units. SIMPLY 2011 (MarIus NR. 414)
- Wilhelmsen (2012) Wilhelmsen, Trine Lise. «Liability and insurance clauses in contracts for vessel services in the Norwegian offshore sector - the knock for knock principle» SIMPLY 2012 s. 81-111

4.1.4 Lovregister

- NL Kong Cristian Den Femtes Norske Lov av 25. april 1687
- Avtaleloven Lov om avslutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljeserklæringer av 31. mai 1918 nr. 4
- Skadeerstatningsloven Lov om skadeserstatning av 13. juni 1969 nr. 26
- FAL Lov om forsikringsavtaler av 6. juni 1989 nr. 69
- Sjøloven Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39

4.1.5 Avtaler

NSPL 2016	Nordisk Sjøforsikringsplan av 2013 (versjon 2016)
NSPL 1996	Norsk Sjøforsikringsplan av 1996
NSPL 1964	Norsk Sjøforsikringsplan av 1964
NSPL 1930	Norsk Sjøforsikringsplan av 1930
«Supplytime 2005»	SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels, (https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_copy_SUPPLYTIME_2005_09_01_13.ashx)
«OLF Proposal»	OLF Proposal New Conditions of Contract For Drilling & Well Services. (https://www.norskoljeoggass.no/PageFiles/1459/drilling%20and%20well%20services.pdf)
«NF05»	Norsk Fabrikasjonkontrakt 2005
«Rig Form»	Cefor Rig Form. No. 1 (http://www.cefor.no/Documents/News/CEFOR-Rigform1.doc)

4.1.6 Forarbeider

NSPL Mot. 1996	Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan av 1996, versjon 2010
NSPL mot. 2013	Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan av 2013, versjon 2016

4.1.7 Øvrige kilder

- «About CEFOR» 100 years REFLECTIONS The Nordic Association of Marine Insurers 1911-2011.
(<http://www.cefor.no/Documents/About%20Cefor/Cefor%20Centennial%20book.pdf>)
- Norges Rederiforbunds (2014) Norges Rederiforbunds rapport 2014: Norske offshorerederier - skaper verdier lokalt, vinner globalt, Norges Rederiforbund. (<https://www.rederi.no/DownloadFile/?file=742>)
- Petroleumstilsynet (2015) Ord og uttrykk i petroleumsvirksomheten. (<http://www.ptil.no/ord-og-uttrykk/ord-og-uttrykk-i-petroleumsvirksomheten-bokstav-u-article2879-38.html>)